

21
2ej

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA



ANALISIS DE LA INFRAESTRUCTURA
CARRETERA EN EL ESTADO DE OAXACA;
SU PARTICIPACION Y CONTRIBUCION EN EL
DESARROLLO ECONOMICO POLITICO Y SOCIAL
EN MEXICO 1970 - 1988

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

FRANCISCO FLORENTINO CRUZ GARCIA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN.

México, D. F.

1992



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ANALISIS DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL ESTADO DE OAXACA, SU PARTICIPACION Y CONTRIBUCION EN EL DESARROLLO ECONOMICO, POLITICO Y SOCIAL EN MEXICO; 1970-1988

INTRODUCCION	pag.	1
MARCO DE REFERENCIA(antecedentes históricos)	pag.	4
CAPITULO I	pag.	16
1 ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA ENTIDAD	pag.	17
1.1.- LOCALIZACION DEL ESTADO DE OAXACA	pag.	17
1.2.- MARCO GEOGRAFICO	pag.	20
1.3.- ORIGEN HISTORICO DEL ESTADO DE OAXACA	pag.	22
a).- Etapa prehispanica	pag.	22
b).- La conquista	pag.	25
c).- La revolucion de Independencia	pag.	28
d).- La lucha revolucionaria	pag.	31
BIBLIOGRAFIA	pag.	34
CAPITULO II	pag.	35
2 ASPECTOS GEOFISICOS	pag.	36
2.1.- CAPITAL	pag.	36
2.2.- LIMITES	pag.	37
2.3.- SUPERFICIE	pag.	37
2.4.- ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR	pag.	38
2.5.- REGIONES NATURALES	pag.	39
2.6.- REGIONALIZACION	pag.	39
2.7.- POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA	pag.	42
2.8.- CARACTERISTICAS NATURALES	pag.	49
2.8.1.- RELIEVE	pag.	47
2.8.2.- OROGRAFIA	pag.	50
2.8.3.- CLIMA	pag.	51
2.8.4.- HIDROLOGIA	pag.	52

2.8.5.- SUELOS	pag.	55
2.8.6.- VEGETACION	pag.	55
BIBLIOGRAFIA	pag.	56
CAPITULO III	pag.	57
3 PANORAMA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL ESTADO DE OAXACA	pag.	58
3.1.- CAMINOS Y OBRAS DENTRO DE UNA PLANEACION DINAMICA	pag.	58
3.2.- DINAMICA DE LA PLANEACION	pag.	64
3.3.- PLANEACION DINAMICA COMO INSTRUMENTO DE DISEÑO DE UNA ESTRUCTURA CAMINERA, ESTRATEGICA PARA EL CRECIMIENTO ECONOMICO	pag.	73
3.3.1- Programa de caminos	pag.	81
3.3.2- Creación y conservación de carreteras	pag.	94
3.3.3- Construcción de caminos	pag.	105
3.3.4- Reconstrucción de caminos	pag.	114
3.3.5- Ampliación de caminos	pag.	120
3.4.- LOS VEHICULOS Y CARRETERAS: DEPOSITO DE RIQUEZA EN LA ENTIDAD OAXAQUEÑA	pag.	124
3.4.1- Los vehículos de motor, como fuente de modernidad, progreso y crecimiento	pag.	126
3.4.2- Establecimiento de cuotas en el servicio de las carreteras	pag.	129
3.4.3.-Es necesaria la construcción de caminos de cuota y caminos libres.	pag.	131
BIBLIOGRAFIA	pag.	135
CAPITULO IV	pag.	137
4 DESARROLLO ECONOMICO DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL ESTADO DE OAXACA	pag.	138
4.1. EL PAPEL DE LA RED DE CARRETERAS EN EL ...		

<p style="text-align: center;">PROCESO DE INCORPORACION DE LAS ACTIVIDADES DEL CAMPO Y LA CIUDAD EN EL CRECIMIENTO ECONOMICO DEL ESTADO DE OAXACA.</p>	
	pag. 138
4.1.1.- PROBLEMATICA DE INTEGRACION	pag. 139
4.1.2.- PENETRACION ECONOMICA	pag. 142
a).- Cada kilómetro aumenta la producción	pag. 145
4.1.3.- DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL	pag. 147
a).- Comunicar es articular las zonas productivas	pag. 155
b).- La marginación rural y urbana en el Estado de Oaxaca	pag. 157
c).- Migración	pag. 161
1.- Causas	pag. 161
2.- Características	pag. 161
d).- Inmigración	pag. 163
1.- Causas	pag. 163
2.- Características	pag. 163
4.1.4.- EQUILIBRIO ECONOMICO E INFRAESTRUCTURA	pag. 166
a).- Incremento de la ocupación	pag. 166
b).- Crecimiento del Producto Interno Bruto	pag. 169
c).- Salarios	pag. 173
d).- Aumento de automotores	pag. 173
4.1.5.- MEDIDAS INDISPENSABLES PARA EL DESARROLLO	pag. 181
a).- Crecimiento del turismo	pag. 183
b).- Mayor suceso en explotación de recursos naturales	pag. 188
BIBLIOGRAFIA	pag. 190

CAPITULO V		pag.	191
5	POLITICA ECONOMICA EN MATERIA DE CAMINOS	pag.	193
5.1.-	OBJETIVOS	pag.	193
5.2.-	INSTRUMENTOS DE POLITICA ECONOMICA	pag.	195
5.3.-	MARCO JURIDICO	pag.	197
5.4.-	LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACION	pag.	199
5.5.-	PRESUPUESTO DE INGRESOS Y EGRESOS DEL ESTADO	pag.	203
5.6.-	INSTRUMENTOS DE POLITICA ADMINISTRATIVA	pag.	208
5.7.-	OBJETIVOS DEL GOBIERNO	pag.	211
5.8.-	IMPULSO DEL GOBIERNO FEDERAL Y ESTATAL	pag.	216
5.9.-	RECURSOS FISCALES DISPONIBLES	pag.	219
5.10.-	PROBLEMAS INTERNOS Y EXTERNOS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA	pag.	222
5.10.1.-	Inversión	pag.	223
5.10.2.-	Reducción del gasto público	pag.	226
5.10.3.-	Deuda pública interna y externa	pag.	229
5.10.4.-	Cooperación entre pueblo y gobierno	pag.	230
5.10.5.-	Mejores caminos en Oaxaca	pag.	233
5.10.6.-	Comparación con otro estado de la República	pag.	234
	BIBLIOGRAFIA	pag.	238
CAPITULO VI		pag.	240
6	PERSPECTIVAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA NACI. EL AÑO : 2 000	pag.	241
6.1.-	PROYECCION INTEGRAL DE NUEVOS CAMINOS EN OAXACA	pag.	241
6.2.-	CONSTRUCCION DE CAMINOS DE CUOTA Y LIBRE EN EL VALLE	pag.	246

5.3.- AMPLIACION DE REDES DE COMUNICACION PARA EL TURISMO	pag. 249
BIBLIOGRAFIA	pag. 252
RESUMEN Y CONCLUSIONES	pag. 253

INTRODUCCION

Por su raíz histórica y su proyección económica: los caminos en México, implantaron la integración de regiones productivas en el desarrollo económico, político y social.

Los caminos en México han sido y lo son, las principales vías donde se conciben, ejecutan y movilizan todas las fuerzas productivas de la sociedad.

El progreso de la humanidad entera ha estado siempre íntimamente ligado a las vías de comunicación, desde las veredas hasta los modernos caminos, dinamizando el desarrollo económico, equilibrando, integrando, articulando permanentemente las demandas de una sociedad en continuo crecimiento.

La infraestructura caminera soluciona los desequilibrios y desigualdades regionales, dando prioridad al desarrollo nacional.

El propósito de esta investigación, es dar a conocer que la infraestructura carretera, junto con el poder que ejercen los medios de transporte, al intervenir directamente en los costos de producción y distribución de los bienes y servicios para el bienestar social, adquieren un carácter estratégico al desempeñar un papel de capital importancia en la reordenación económica. El motivo que impulsó este propósito es evidenciar a entidades como el Estado de Oaxaca, en cuanto a que, todas las medidas económicas establecidas, han sido incompatibles con las metas, políticas y acciones nacionales que se han implantado con los otros estados; polarización que ha traído como consecuencia, la agudización de contradicciones, inciden-

cias políticas, situaciones de atraso y de acumulación de problemas básicos del desarrollo, que lejos de ser solución, agudiza los efectos negativos.

En este sentido, se intenta comprender la importancia -- que tiene la infraestructura carretera y su relación con la actividad económica en México, y entender que las carreteras conducen a descubrir nuevas fuentes de vida y cultura a través de montañas y valles, cañadas y ríos como un todo dinámico en continuo crecimiento.

La investigación que se pretende realizar, se justifica -- tomando en cuenta que el proceso económico en México, evidencia cada vez más como el establecimiento de las políticas económicas han originado un desarrollo desigual a nivel nacional-estatal y regional. Estos efectos en Oaxaca, acentuaron y -- acrecentaron su atraso, deteriorando su economía por un lado y concentrando riqueza por otro lado. Todos estos motivos indujeron a abordar el análisis de la infraestructura carretera -- en el Estado de Oaxaca, obedeciendo a un imperioso afán de -- aprovechar los beneficios logrados a través de una adecuada -- red caminera, teniendo necesidad de mejores caminos pavimentados y ampliados para garantizar el libre tránsito de vehículos dando fluidez al auge económico, implementando centros de trabajo, conteniendo la emigración, inmigración, etc. Sin embargo -- aún subsisten retardos en los beneficios porque existen carreteras sin pavimentar, veredas que caminar, y montañas que atravesar, por lo que es de imperiosa necesidad, modernizar, construir y ampliar carreteras donde no hay.

Este interés identifica con claridad las estrategias de política económica establecidas en el país y su incidencia en la economía oaxaqueña, tomando como elemento principal a la --

infraestructura carretera, y la dirección que tiene en el desarrollo regional.

La hipótesis a comprobar, se centra fundamentalmente en la idea de que " la eficiente integración del Estado de Oaxaca a la actividad económica, política, social y cultural, no puede realizarse, si no cuenta con un adecuado sistema de carreteras que comuniquen a las zonas con auge económico ", y de las que aún se encuentran marginadas para que contribuyan al desarrollo nacional mexicano

Si la política de inversión pública se orientara a fomentar el desarrollo de las carreteras, indudablemente que atraería el desarrollo de las regiones más atrasadas, mediante el incremento y eficiencia de la infraestructura, para aprovechar los recursos naturales y humanos con que cuenta cada región, lo que se podría lograr:

- Reducir los desequilibrios regionales en el estado.
- Un aprovechamiento integral de los recursos económicos y naturales a consecuencia, de que se establecieron las bases para la generación y distribución más equitativa del ingreso
- Una diversificación de las actividades económicas en el estado, redundando en un crecimiento económico progresivo y una mayor aportación al PIB estatal y nacional.

Finalmente, vemos que la política económica del estado Mexicano, relacionada con el desarrollo regional en Oaxaca, ha propiciado un desarrollo desigual, como resultado de la incompatibilidad de motes y acciones entre el gobierno central y el estatal.

MARCO DE REFERENCIA
(antecedentes históricos)

Para poder situar en el tiempo un hecho histórico, estos, para poder decir cuándo ese hecho ocurrió, es necesario tener un punto de partida fijo, cualquiera que él sea. Entre los griegos por ejemplo, ese punto de partida era la olimpiada y así, contaban los años a partir de ese momento. Para los Romanos de la antigüedad, el año primero era el de la fundación de Roma. Para los Mayas, el año primero era el de un acontecimiento imaginario antiquísimo y, a partir de él contaban los años.

Entre los cristianos el punto de partida es el nacimiento de cristo. Este mismo punto de partida es el que nosotros usamos y el aceptado actualmente en todo el mundo, independientemente de la religión de cada lugar y de cada persona; así resulta más fácil entenderse y no hay interpretaciones de confusión.

Una de las primeras y más imperiosas necesidades del hombre desde su aparición sobre la tierra, fue la de comunicarse con sus semejantes, y a medida que su mundo se ampliaba, su necesidad de comunicarse aumentaba; el hombre ideó procedimientos de mayor amplitud y eficacia, ya que al principio fueron rudimentarios, toscos e ineficaces; sin embargo, significó un adelanto en su propia evolución, y que al paso del tiempo, el descubrimiento de técnicas sofisticadas, se avanzó en la comunicación, teléfonos, telégrafos, correos, televisión, radio, y en la actualidad los satélites han aumentado la comunicación e intercomunicación en el mundo.

El descubrimiento de la rueda, le permitió ingeniar muchos tipos de vehículos tan extraños que para él mismo no le ha sido imposible conquistar el espacio cósmico y tal vez el universo.

La construcción de caminos rurales, que empezaron con simples veredas, acabaron por transformarse en verdaderos caminos por donde transitan miles de automóviles.

La creación de infraestructura carretera, ha sido de vital importancia para el desarrollo económico, político y social en México.

Antes de la independencia, se establecieron consulados como entidades constructoras para la construcción y financiamiento de caminos.¹

El primer consulado que se estableció en México para construir y conservar caminos, tardó casi dos siglos para asumir esa obligación; Y cuando lo hizo en 1793, lo hizo con cierta parsimonia, que en tres años construyó el camino carretero México-Toluca y tres años después construyó el camino México-Orizaba-Córdoba Veracruz. En cambio el consulado de Veracruz que se fundó en 1795 emprendió buenos caminos como el tramo Perote-Jalapa-Veracruz. También después de 1800 este mismo consulado mejoró la comunicación de Tehuantepec y Oaxaca con Veracruz por el portillo de Petapa, ya que por esa ruta se conducían a lomo de mula, mercancías de Guatemala, de Tehuantepec y del Golfo. -- Por lo que durante la colonia en la fase moderna de la construcción de caminos, se construyeron rutas, aptas para el tránsito de bestias y carretas, estableciendo vías terrestres más anchas y de mejores condiciones que las brechas indígenas, que descendían una manera rápida y fácil de transportar mercancías con el uso de animales de carga y tiro, por lo que los españoles trazaron otras rutas e mejoraron las existentes.

Por la escasa mano de obra indígena, la falta de recursos financieros y en especial por la ausencia de una política bien definida en el impulso a las vías de comunicación, decayeron -- los caminos y constituyeron un obstáculo para las actividades económicas. Ese era el caso de la ruta a Veracruz, la más importante desde el punto de vista social, económico y estratégico.

Con el aumento de las deudas contraídas para complementar la inversión en las rutas; El gobierno del México independiente heredó del gobierno colonial tales créditos insolutos, ya que -- los comerciantes negociaron con los nuevos gobiernos y se pudieron adaptar a las condiciones cambiantes del país, y como acreedores que eran en 1842, el consulado obtuvo el encargo de construir un camino de hierro que sería el primer Ferrocarril de Veracruz al río San Juan.

El financiamiento de la construcción de caminos se llevó a cabo por los particulares acaudalados y los indígenas, que -- con su trabajo en un principio que fué gratuito y los que sobre todo contribuyeron a la construcción de caminos en las primeras etapas de la colonia, la que basada en los servicios personales de los indios no retribuidos de los pueblos conquistados y en -- el interés de algunos casiques o magnates, no pudo ser de larga duración.

En la segunda mitad del siglo XVI, los hechos cambiaron -- con la apertura de vías terrestres, ya que por una parte, se regularizaron los servicios personales de los indios, pagándoles -- aligerando las tareas de desempeñar, dándoles un carácter más -- libre en la forma de trabajo. Y como se consideraba como un -- "gran desembolso " ² el pago de salarios para la realización de las obras camineras, las reparaciones viales fueron pocas e inadecuadas. Y para compensarlas, en 1759 se comenzó a cobrar un impuesto por derecho de peaje en el camino a Veracruz por Jala-

pa, y más tarde ese derecho se estableció en la ruta por Orizaba y luego se cobró por cruzar en barca el río, en vista de que el real erario no cubría los crecidos costos para abrir y conservar los caminos.

A fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, al hacerse más patente la necesidad de mejorar las vías de comunicación, el gobierno se vió obligado a pensar en otras modalidades de financiamiento para mejorar el comercio. Dichas modalidades estaban sustentadas en el impuesto a los peajes, la armada y la avería y el crédito, que fueron gravámenes cuyo producto se destinó de una manera o de otra a establecer o conservar las vías terrestres de comunicación durante ciertas etapas de la vida colonial, primero, y de la independiente después. Sin embargo, - también hubo otros impuestos que tuvieron alguna relación con los transportes y los caminos como son : el impuesto a las bebidas prohibidas, los pulques y los mezcales. Así como también los impuestos sobre convoyes o coches y carruajes que permitían destinar esos recursos para el libre tránsito de los caminos y en especial de Veracruz, que frecuentemente era interrumpido por las acciones de la época de la revolución de 1810, y hasta 1815 rindió un gravamen de un poco más de dos millones de pesos

Indudablemente, también se hace énfasis en la acción que integran los factores naturales físico-geográficos que influyen poderosamente en la localización de las actividades económicas y en la manera de cómo se distribuyen los habitantes sobre el territorio nacional. De igual modo, dichos factores obstaculizan o facilitan la construcción y el mantenimiento de caminos y otras vías de transporte.

Entre los obstáculos que se consideran para la construcción de vías terrestres y como uno de los factores principales es la accidentada orografía del Sur de la república Mexicana, mien

tras que el Norte, al no existir barreras orográficas transversales en consideración, se facilitó el desarrollo longitudinal de los caminos y por lo mismo, su rápida industrialización. En cambio las comunicaciones fáciles entre el altiplano y las costas, están impedidas por la prolongación de las grandes cordilleras, que como una cadena montañosa, que parten desde Canadá y los Estados Unidos, rematan en la parte central del país, y ahí se unen con las últimas estibaciones de las montañas centroamericanas, prolongadas hacia el norte.

Por su importancia histórica; la Sierra Madre Occidental - ha sido el primer obstáculo orográfico de las comunicaciones. - Durante la colonia, pocos caminos lograron franquearla, y uno de ellos fueron de Santiago Papasquiaro, pueblo de arrieros, a la ciudad de Culiacán; otros, en la región de casas grandes, Cananea y Sahuaripa, " ahí donde la cordillera desciende hasta menos de 1 500 metros de altura ", y otro más, también de herradura como las anteriores, de Durango a Mazatlán. El eje volcánico que divide al país en dos porciones desde Jalisco hasta Veracruz, fué un obstáculo, que varios caminos coloniales lograron vencer; México-Veracruz, por Puebla y Tlaxcala; México-Cuernavaca y Puebla-Oaxaca. En general, la Sierra Madre Oriental, menos alta y menos vasta, ofreció dificultades menores. Otras cadenas montañosas, como la Sierra Madre del Sur, la Sierra Madre de Oaxaca y la meseta central y la Sierra Madre Chiapaneca, significaron obstáculos considerables.

el influjo de las condiciones del medio físico, constituye el trans fondo natural en el que se desenvuelve la actividad humana, y sólo ésta puede explicar en última instancia los patrones de distribución y desarrollo de los caminos, y que durante la colonia, el caso más señalado fué sin duda el de la minería, la agricultura, la ganadería, ciertos tipos de manufactura

y el comercio, los cuáles originaron que surgieran centros de - población, se abrieron caminos y brechas, consolidando regiones geoeconómicas y ciudades principales como: Guanajuato, Zacatecas, Real del Monte, Sombrerete, Taxco, Fresnille, Parral y --- otros, como zonas influenciados por el auge minero. Entre las regiones agrícolas se encuentran; Puebla, Toluca, Morelia, el - Bajío, el centro de Oaxaca, Jalisco, etc. que producían alimentos para sostener a la población minera. Como señala Basols Bata-- lla², que gran parte de la red de caminos coloniales, comunica-- ba esas regiones mineras y agrícolas, permitiendo la existencia de una corriente de y hacia el exterior, de una parte a otra y - a veces muy lejanas.

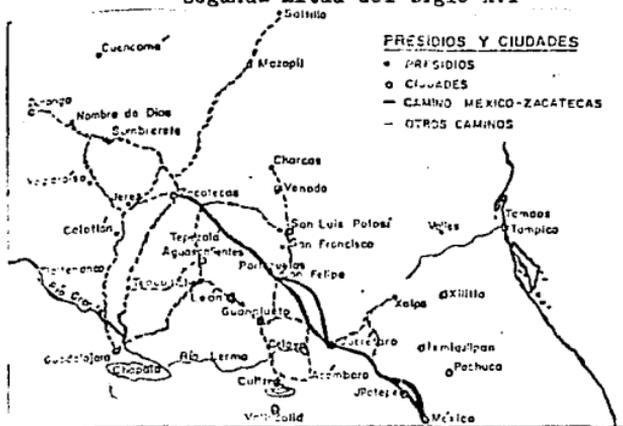
Demográficamente, la parte del país que contaba hacia --- 1803 con casi el 82 % de la población era, en líneas generales la mejor comunicada, no sólo por virtud de la concentración de-- mográfica, sino principalmente por la economía, ya que en ellos se encontraban las principales actividades productivas y se ex-- plotaba con más intensidad los recursos naturales. En cambio - mientras más alejada del centro estaba una zona, con mayor ais-- lamiento, menor era su población y menor la explotación de sus - recursos; y entre de ellos podemos citar el Sur de la Península de Yucatán; toda la Baja California, excepto la porción septen-- trional; el centro y el Oeste de Coahuila; el Este de Chihuahua y el Noreste de Durango; las regiones costeras de Sonora, Micho-- acán, Guerrero y Oaxaca; casi todo Tabasco, y los extensos te-- rritorios del Norte, que luego serían botín de guerra y prenda propiciatoria de la paz, según el tratado de Guadalupe-Hidalgo.

Red de Caminos Coloniales³.

Como consecuencia del Desarrollo económico, y desde el si-- glo XVI, al conformarse una estructura caminera en el país, ya existían dos rutas diferentes a Veracruz, por Puebla y por las

ventas, y comunicación por Puebla y Oaxaca y luego Tehuantepec y Huatulco, de Orizaba a Veracruz, de México a Zacatecas, por Querétaro y San Felipe, de México a Acapulco, y de México a varias ciudades del centro y del occidente. Hacia el norte, las " Carreteras de la Plata ", fueron el símbolo visible de la penetración en los territorios dominados por los nómadas. De Guadalajara partían caminos a Juchipila, Zacatecas, Mazapil y Saltillo, a Tlaltenango, Jerez y Fresnillo, y a Nochistlán, Teocaltiche, Aguascalientes y Cuicillo.

La carretera de la Plata en la segunda mitad del siglo XVI



Tomado de : Soldiers, Indians and Silver..., de Philip W. Powell.

A fines del siglo XVIII, las vías de comunicación novohispanas se encontraban en pésimas condiciones, por lo que la extensión y la cantidad de rutas fueron difíciles de calcular y se hicieron distintas aproximaciones para determinar su longitud.

Longitud de los caminos novohispanos.

	Kms.	%
Total	24 800	100.0
carreteras	7 533	30.4
de herradura	17 267	69.6

Es posible que la cifra de 24 800 Kms. haya contenido -- tramos ejecutados dos o más veces, y en los casos a que se hace presunción se citen las rutas carreteras de México-Veracruz por Tlaxcala y Puebla-Oriental; Tepic-Concordia y Mazatlán-Concordia, por un lado y el camino de herradura Tepic-Acaponeta; -- por otro, Guadalajara-Tepic y el tramo de herradura Ahuatlán--Tepic; y Tehuacán-Tecomavaca-Oaxaca, esta última pavimentada -- recientemente; y el camino de herradura Tehuacán-Huajuapán, -- que también esta pavimentada a partir de los últimos años de -- los ochentas (setentas).

En estos ejemplos impidieron a Benitez comprobar y corregir las duplicaciones. Sin embargo el trazo de esas rutas en -- Alvarez y Durán, sostienen la sospecha que existen cómputos dobles, por lo que el total de los 24 800 Kms. debe tomarse con -- todas las reservas señaladas.

El sistema caminero novohispano comunicaba con los principales centros de las actividades socioeconómicas, en la cuál la ciudad de México era el polo central y de ella partían directamente las ramificaciones con las capitales y ciudades del Norte y Sur de la República.

Hacia el Norte, aparte del camino hacia Chihuahua, que -- la ligaba con Querétaro y las ciudades del Bajío con Aguascalientes, Zacatecas y Durango, estaba unida con Laredo y Matamoros, por San Luis Potosí y Monterrey, y con Hermosillo y Ures, por Guadalajara, Tepic y Concordia.

Hacia el Sur, de la Ciudad de México podía trasladarse --

vía Puebla y Tehuacán a Oaxaca. De este punto de la ciudad de Oaxaca, se podía ir por camino de herradura a Tehuantepec, Tepanastepec y Pijijiapan, e bién a Chiapas, cerca de san Cristóbal de las casas. Asimismo, podía transitarse por camino carretero al Puerto de Veracruz, y de ahí por camino de herradura a los pueblos y ciudades del Sureste: Huimanguillo, San Juan Bautista de Tabasco (hoy Villahermosa), Campeche, Maxcanú, Mérida y Valledelid.

Cabe mencionar, los casos de dos caminos novehispanos que muy recientemente han vuelto a existir como rutas modernas. Se trata del carretero Tehuacán-Tecomovaca-Oaxaca, integrado hoy - por los caminos estatales número 131 de Puebla pavimentado, y 131 de Oaxaca, revestido y de tertacería; y el de Herradura Oaxaca-Tuxtepec, hoy el de Oaxaca pavimentado (175) hasta Ixtlán de Juárez y revestido de ese punto a Tuxtepec.

En el siguiente mapa, se muestran los principales caminos carreteros a fines de la colonia.

Caminos principales y actividades económicas.

Desde el punto de vista del comercio exterior, los caminos de la capital del virreynato al Puerto de Veracruz y el Puerto de Acapulco eran sin duda los más importantes. En el primero, el comercio de Productos agrícolas y de metales preciosos estimados en \$ 64 millones de pesos, que estaban conectados con los productos provenientes de Europa y Asia; en el segundo (Acapulco), el comercio de Acapulco con las colonias españolas de Africa del Sur era " muy poco active ". Los principales productos que de ella se traían eran: cobre, aceite, y algo de vino - chilenos, azúcar y quina peruanas, y cacao de Guayaquil destinado para el consumo interno, mientras que el cargamento de retorno a esos países era casi nulo, reducidos a algunos productos - de lana de Querétaro, un poco de grana y mercancía de las grandes indias, que se exportaban de contrabando.

El conjunto de la producción y el peso de las actividades que satisfacían las necesidades internas llegaban al 85 %. Primero por las malas condiciones de los caminos y la falta de otras rutas. Segundo, la escasez de circulante y la inseguridad del tránsito determinaron el escaso desarrollo de las actividades comerciales internas. Se hace mención de que las principales actividades comerciales se llevaron a cabo en Veracruz y Publa.

Dada la posición geográfica de la ciudad de México, "Sobre las cordilleras y dominando los dos mares ", y el hecho de que las comunicaciones con Europa y Asia, se efectuasen por Veracruz y Acapulco, le dieron a la capital del país (hoy D.F.), el carácter de " punto central del comercio interior ". Por esta razón, los caminos más transitados e importantes para el comercio eran; aparte de los de Veracruz y Acapulco, los siguien-

tes: el de México a Guatemala por Oaxaca; el de México a Durango y a Santa Fé de Nuevo México llamado " el camino de tierra adentro ", y sus ramificaciones a Valladolid y Guadalajara por un lado, San Luis Potosí y Monterrey por otro. Por " el camino de tierra adentro ", llegaban todas las semanas a la ciudad de México, miles de mulas que proveían a la ciudad con todos los recursos naturales; mineras, agrícolas y ganaderas.

Se habló antes de los caminos fundamentales de la Nueva España, el de Veracruz y el de Acapulco. Se puede considerar a Humbolt; quien afirma, que junto con las rutas de Puebla-Oaxaca-Guatemala y el camino de Santa Fé, son considerados como los más transitados en ese tiempo e importantes.

CAPITULO I

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA ENTIDAD

1.1.- Localización del Estado de Oaxaca¹.

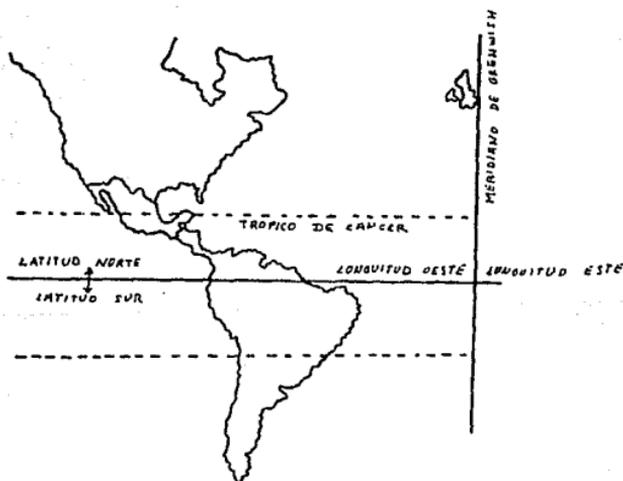
Para los que gustan de la simetría, México tiene el alti plano bordado por ambos lados de cadenas montañosas que bajan y dan lugar a vendas llanas que terminan en el mar. Y para los que prefieren el caos y la incertidumbre, al hablar de geografía, México tiene a la entidad oaxaqueña.

En realidad los geógrafos, no se ponen de acuerdo sobre la estructura morfológica de Oaxaca. Sin embargo; se acepta la idea de que " es un paquete montañoso ", el cual corresponde a la confluencia de la Sierra Madre del Sur, con la prolongación meridional de la Sierra Madre Oriental, siendo esto sólo una - consideración orográfica. Además, Oaxaca no pertenece propiamente a la región del pacífico a pesar de su extenso litoral, - pero existen perspectivas de que se integre a la "Cuenca del - Pacífico " ², para el desarrollo social en el caso de la costa oaxaqueña, como ha quedado demostrado actualmente con el complejo turístico de Bahías de Huatulco como primer paso, para - internacionalizar la economía mexicana, aunque la vida en la - costa es insignificante ni tampoco a la del golfo, y aunque -- una buena parte de la Cuenca del Papaloapan se desarrolle a -- sus pies, éste y el corazón de Oaxaca se dan la espalda.

El Estado de Oaxaca³, se ubica en la sección suroeste de la República Mexicana. Estado libre y soberano; pertenece desde 1855 a la Federación que constituyen los Estados Unidos Mexicanos, y se encuentra localizado exactamente en las cartas - geográficas del mundo, con una posición que lo sitúan entre -

los paralelos $15^{\circ} 39'$ y $18^{\circ} 42'$ de latitud norte, y los meridianos $93^{\circ} 38'$ y $98^{\circ} 32'$ de longitud occidental a partir del meridiano de Greenwich.

Dentro de la clasificación nacional de zonas económicas, en Estado de Oaxaca se encuentra ubicado en la zona económica del pacífico Sur.





1.2.- Marco Geográfico.

Dentro de las ocho zonas y regiones geoeconómicas de la República Mexicana; el Estado de Oaxaca se encuentra en la sexta zona comprendida por el pacífico Sur, del cual se descuelgan tres importantes regiones con un rico potencial económico, la primera parte comprende desde Colima Manzanillo, el ocupa casi todo el territorio del Estado y algunos municipios como Jalisco; la segunda está comprendida por los amplios valles de Oaxaca, que poseen superficies importantes con abundante agricultura maicera en los valles, trigo en la planicie, de café y cacao en las montañas circundantes. El área de influencia abarca desde de la Sierra Madre del Sur y la Sierra Madre Oriental de Oaxaca Debida a la situación geográfica, la capital del Estado se encuentra en un gran centro comercial que apoyada por la carretera internacional panamericana " Cristóbal Colón", que atraviesa por la mitad de su territorio pasando por la misma capital-oaxaqueña, al cuál confluyen otras importantes carreteras hacia la ciudad como son : partiendo de la ciudad de Oaxaca, al norte este sobre la carretera panamericana se comunica con la ciudad de México, vía Nochixtlán y y Huajuapán, otra vía a la ciudad de México vía corta por Telixtlahuaca, Cuicatlán, Teotitlán -- del camino, Tehuacán y la ciudad de Puebla; la carretera norte que comunica a la ciudad de Tuxtepec vía Ixtlán de Juárez, la carretera Sur que comunica a Puerto Escondido vía Zimatlán, Soala de Vega; otra carretera que comunica con Puerto Ángel vía - Ocotlán, Ejutla, Miahuatlán y Fochutla; la carretera del Este que comunica al estado de Chiapas vía Tlacolula, Tehuantepec y Juchitán, por último contribuye la carretera costera que parte de Acapulco Guerrero a Salina Cruz y entronca con la carretera panamericana cerca de Tehuantepec. Por otro lado favorece el apoyo que prestan los ferrocarriles Nacionales de México a la-

ciudad de Oaxaca vía Puebla y Tehuacán, pasando por la cañada de Teotitlán del camino y Cuicatlán. Así como también el servicio que prestan los P.R. de M., de la ciudad de Oaxaca a Zimatlán por un lado y de Oaxaca a Tlacolula por otro. Además - la navegación aérea que comunica a la ciudad de Oaxaca con la capital del país y actualmente con Bahías de Huatulco que incrementará el desarrollo de la región.

Mientras que la tercera región corresponde al istmo de Tehuantepec como región subdesarrollada, siendo el Puerto de Salina Cruz como única ciudad pesquera y apoyado por el Ferrocarril Transístmico como única vía y condición para un fuerte desarrollo industrial, como lo muestra la refinería que posee -- PEMEX en ese lugar y que actualmente se encuentra en proceso de modernización, además del apoyo que brinda el gobierno federal y estatal en Bahías de Huatulco, para dar impulso al turismo como parte del proceso de desarrollo en la Cuenca del Pacífico. Por lo que se cree que Oaxaca está destinada a ser en el futuro un gran polo de desarrollo y metrópoli de equilibrio de la República Mexicana.

A su vez, el estado de Oaxaca se encuentra subdividido - en primer lugar en siete regiones por una clasificación etno--gráfica-folclórica, en donde cada región tiene una gran multitud de características geográficas y ecológicas diferentes; -- sin embargo para fines folclóricos y culturales, esta clasificación es completamente operante ya que de esa manera se han podido constituir delegaciones que han representado con mucha dignidad a su zona en las festividades que celebran la tradición Guelaguetze en la capital del Estado, durante el mes de julio de cada año. En segundo lugar; el mismo estado ha sido dividido en ocho regiones por los especialistas del gobierno - estatal para estudiar con más exactitud y facilitar el conoci-

miento de las diversas actividades económicas, políticas y sociales que practican los oaxaqueños en la actualidad.

1.3.- Origen Histórico de Estado de Oaxaca ⁴.

1.3.1 Antes de la conquista, el territorio del Estado de Oaxaca estaba ocupado por diversos estados indígenas, sobresaliendo de entre ellos el constituido por los zapotecas que extendieron su dominio en la región oriental incluyendo al istmo - de Tehuantepec y a los mixtecas que ocuparon la parte occidental hasta llegar a la costa.

Se sabe que los zapotecas fueron los primeros emigrantes que llegaron a tierras oaxaqueñas y que habitaron Teotitlán - del valle a corta distancia de la ciudad de Oaxaca. Por esa época tanto la zona de Tlacolula como la de Zimatlán estaban cubiertas en parte por los restos de un gran vaso lacustre que en zapoteco se llamó " Roaló " y que fué desecado por el casique zapoteca Zaachila I, a mediados del siglo XV.

Durante este reinado, los zapotecas se trasladaron a la zona de Zimatlán fundando Zaachila (zaachila- Yoo), que en zapoteco quiere decir " Lugar del zapote divino ".

Al establecerse el centro político y militar en Zaachila fundaron en las cimas de MonteAlbán la ciudad sagrada y posteriormente más tarde, posiblemente a mediados del siglo XV , los zapotecas construyeron los palacios de Mitla.

Los Mixtecas, se cree eran descendientes de los olmecas- teniendo una marcada influencia tolteca; y ocuparon la zona alta que dieron su nombre (la mixteca), en su mayor parte montañosa, con grandes bosques (pinaceas), y zonas agrícolas (maíz, frijol, calabaza, etc.), La dominación del mixteco derivado del Náhuatl significa " habitantes del país de las nubes."

En la etapa precortesiana a la conquista, se caracteriza por una lucha entre los dos estados mixtecos y zapotecos, con la posterior penetración del poderío azteca en Oaxaca.

En algunas ocasiones, los dos primeros se unieron para luchar contra otras tribus vecinas, sin embargo, nunca vencieron a los Mixes. En tiempos de Moctezuma Ilhuicamina, se originó una expedición militar para apoderarse del reino de Coixtlahuaca (Mixteca Alta), pero el rey o casique Atonaltzín la derrotó; posteriormente insistieron los aztecas y se apoderaron de toda la zona Mixteca, quedando como jefe de ella Coatzóchtli en representación de Moctezuma. Esa representación azteca alcanzó hasta Tututepec, por una parte, Teotitlán del Camino y Cuicatlán por otra. Además, los Mixtecas no fueron totalmente dominados ya que se mantuvieron en constante lucha y lograron liberar Achiutla, Tilantongo y Sosola.

Durante los reinados de Axayácatl, Tizoc y Ahuizotl, se hicieron diversos intentos para extender el dominio azteca, pero ante la resistencia mixteca y zapoteca, rodearon por la costa del golfo y penetraron por el istmo de Tehuantepec por el rumbo de Coatzacoalcos y Veracruz. Y deseosos de tener una comunicación más directa, solicitaron de los Mixtecas y Zapotecas permiso para el tránsito de sus ejércitos, pero la alianza ya establecida entre los señores de Zaachila, Achiutla, Yanhuitlán y Sosola, y a iniciativa de Zaachila III, lograron penetrar al valle de Oaxaca, estableciéndose en la margen izquierda del río atoyac un destamato que taló arboles de huajes, por lo que el sitio recibió la denominación de Huaxyacac (en el extremo del huajín), que fué origen del nombre actual de la ciudad de Oaxaca.

Con la autorización del monarca zapoteco, las tribus aztecas penetraron hasta el istmo, dominando a tehuantepecanos y

huaves y llegaron hasta Chiapas. Los zapotecas a disgusto con sintieron en frecuentes pasos de tropas y mercaderes aztecas por su territorio, pero Cosijoese resolvió pelear buscando la alianza de los Mixtecas. Sorprendidos los destacamentos aztecas, ahuzotl envió una columna poderosa, por lo que los aliados se refugiaron en la fortaleza de Quiengola (cerca de Tehuantepec), donde lograron sostenerse, no obstante que las fuerzas aztecas recibieron refuerzos de tenochtitlán, Chiapas y -- Guatemala.

Cosijoese, audaz e inquieto, siguió la costa del pacífico y dominando el soconusco, se hizo reconocer como rey.

La paz se logró reconociéndose el poderío de Cosijoese -- sobre Tehuantepec y ligándose a los aztecas en alianza de paz, por medio de su matrimonio con la princesa azteca Coyolicaltin (copo de algodón). A cambio de su cooperación los mixtecas recibieron una faja a la orilla del río Tehuantepec, que es lo -- que hoy se llama Mixtequilla, mientras que otro núcleo se estableció en Cuilapan, dentro del valle de Oaxaca.

En tiempos de Moctezuma, Xoyocotzin, se inició una nueva guerra entre los Aztecas y Mixtecas. Al principio de la lucha los aztecas fueron derrotados, ocurriendo lo mismo con la columna de refuerzo, capitaneado por Quitláhuac, que logró remontarse a la sierra de Huautla de Jiménez, en donde con la ayuda de Tetepatl, hermano del rey Coixtlahuaca, logró vencer a los Mixtecas y establecer una ruta al valle de Oaxaca, a través de la Mixteca.

Posteriormente luchó un grupo zapoteca con los aztecas -- cerca de Mitla, pero Cosijoese permaneció neutral. Este monarca al observar la derrota de los Mixtecas, pretendió que abandonaran la Mixtequilla y Cuilapan, por lo que se inició una lucha cruenta la cual se suspendió con la llegada de los españo-

les a la región.

1.3.2.- La conquista.

Los primeros europeos que pisaron tierra oaxaqueña fueron el capitán Pizarro y los soldados barrientos, heredias, Escalonas y cervantes, que envió cortés a la Chinantla para investigar de dónde procedía y recibía Moctezuma tributos en polvo de oro.

En Tepeaca partió el 30 de Octubre de 1521 una expedición capitaneada por don Francisco de Oroasco y Tovar, con el objeto de castigar algunos ataques de mixtecas, quienes se defendieron en el río de San Antonio, pero tuvieron que abandonar esa posición y fortificarse en los peñoles, frente a Etlá.

Cosijoosa, comprometido en la lucha con los Mixtecas y enterado de la caída del imperio azteca, prefirió entenderse con las moctañas por lo que entabló negociaciones con el capitán orosco y con Gonzalo de Salazar, que ya para entonces operaba en Chinantla, y se declaró vasallo de Carlos V. Los españoles no pudieron apoderarse de los peñoles, pero consultados que fueron los oráculos mixtecas, aconsejaron someterse a los europeos, de suerte que la resistencia mixteca concluyó, rindiendo vasallaje a los españoles, como se ve en el código de Coixtlahuaca, recientemente descubierto.

En 1522, quedó prácticamente en manos de los españoles el Estado de Oaxaca, exepcto la zona Mixe y el señorío mixteco de Tututepec, que posteriormente fué conquistado por Pedro de Alvarado. La Chinantla fué reducido por Gonzalo Sandoval; -- los Mixes lograron rechazar varios intentos de los españoles y prácticamente nunca fueron conquistados.

Alvarado fundó en Tututepec una población española con los habitantes de Huaxyacac, quienes después volvieron al va--

lle de Oaxaca. El 25 de Diciembre se fundó en el sitio de Hugaxyacac una población con el nombre de Segura de la Frontera y el 22 de Abril de 1522 se le dió el nombre de Antequera.

El conquistador hernán cortés fué premiado por el rey -- Carlos V con un gran señorío de gran extensión que iniciado en Cuernavaca Morelos terminaba en el ástmo de Tehuantepec y al -- que se le dió el nombre de Marquesado de Oaxaca, como sede del señorío.

En las campañas militares, sucedieron la conquista por -- mediado la evangelización que ayudados por los miembros de la orden de Santo Domingo, Gonzalo Lucero y Bernardino Minaya llegados en 1528, fueron los primeros frayles que pizaron tierra-oaxaqueña y dieron principio a la construcción de un templo y-- visitaron Etlá, Tlacoachahuaya y Teotitlán del valle.

La Mixteca fué evangelizada por Gonzalo Lucero, Domingo-- de Santa María, Dionisio de Rivera, Dionisio de la Asunción, -- francisco María y Pedro Fernández; Pedro Guerrero y Jordan de-- Santa María, visitaron la región Mixe, siendo éste último, ce-- loso defensor de esos indios. Diego Carranza, Diego Grijelmo-- Bernardo de Santa María y Juan de Córdoba, predicaron el cate-- sismo entre los Mixes y Chontales, y finalmente en el valle de Oaxaca, Juan de Mata y Francisco de Burgos, famoso este último porque nos dejó dos importantes obras, fuente indispensable de consulta para cualquier estudio de la época.

Los misioneros enseñaron a los indios diversas actividades productivas y oficios, fundaron pueblos y en la Mixteca in-- trodujeron el cultivo de la morera y la industria de la seda. En la evangelización de Oaxaca, participaron los dominicos, -- Agustinos, jesuitas y franciscanos.

Los indios fueron afectados muy seriamente por las nuevas condiciones de vida, la invasión de epidemias, de nuevas enfer--

medades y sobre todo, la dureza con que se les forzó a abandonar su antigua religión. El rey zapoteca Cosijopi, hijo de cosijoeza fué procesado y privado de todos sus bienes por practicar su religión, y en Teitipac en el valle de Tlacolula, se efectuó un auto de fé de la inquisición en el que en presencia del pueblo fueron quemados vivos los reos.

Las condiciones de opresión produjeron en 1660, la sublevación indígena en Tehuantepec que se extendió a Nejaça, Villa Alta e Ixtepejé; en 1700 se presentó otra en San Francisco Cajones (villa alta).

Tanto por las epidemias y los malos tratos, como por las pérdidas de sus propiedades, etc. la densidad de población bajó fuertemente. La absorción de la propiedad por el clero y -- los grandes señores hizo que los indígenas quedaran limitados a sus reducidas tierras comunales.

Al establecerse las actividades comerciales y económicas en general, con centroamérica, el camino de México a Guatemala siguió una ruta bastante próxima a la actual carretera llamada "Cristóbal Colón " ó Panamericana.

Tres fueron los productos que lograron desarrollarse con auge en la provincia de Oaxaca; la grana, la seda y el añil, -- que permitieron que en el siglo XVIII, Oaxaca alcanzara su mayor esplendor económico y el desarrollo de la ciudad de Antequera, y se construyeran hermosos edificios.

La educación quedó a cargo del clero. En 1576 se fundó el colegio de San Juan y en 1857 la escuela de San Bartolo. -- En el siglo XVII se estableció en el convento de Santo Domingo la Universidad de la provincia el cuál funcionó en 1623. El seminario pontificio de la Santa Cruz fué fundado en 1763 y el colegio de niños para beneficio de las jóvenes de clase humilde a quienes se les preparaba para sirvientas, se fundó en 1700.

En la difusión de la cultura la que más contribuyó fué - la orden dominica, tanto en la construcción de edificios de arquitectura colonial, como los templos de Santo Domingo y los - conventos de Yanhuitlán y Coixtlahuaca.

Los estudios superiores se orientaron principalmente a - la teología, distinguiéndose entre ellos a don Agustín Caballero García como botánico, el jesuita Sebastián Sistiago como --geógrafo y don Francisco Burgos como cronista de la evangelización y colonización.

La pintura también fué cultivada, destacándose Miguel Angel Cabrera, nativo de Tlalixtác que rebasó los límites de la - provincia y dejó huellas de su obra en todo el centro del país.

1.3.3.- La revolución de independencia 7.

Enviados por hidalgo en 1810 a Oaxaca, Miguel López de - Lima y José María Armenta, con tan poca fortuna que fueron fu-silados en Jalatlaco el 31 de Diciembre del mismo año, sujetando sus cadáveres a exhibiciones infames.

En 1811 el diácono Ignacio Orduño, de acuerdo con José - Catarino Palacios y Felipe Tinoco, pretendió sublevarse pero - fueron descubiertos y perdieron la vida los dos últimos. Coincidiendo con este movimiento, don Antonio Valdez se levantó en armas actuando en Jamiltepec y Pinotepa Nacional, pero pronto - fué dominado por los realistas.

El caudillo clásico de la lucha oaxaqueña por la independencia, es Valerio Trujano quién operó en la Mixteca desde --- 1812, y de acuerdo con el generalísimo don José María Morelos - se estableció en Huajuapán y resistió un sitio de tres meses, - hasta que Morelos pudo escapar de Cuahutla y corrió en su auxilio para derrotar a los realistas. Después de un corto tiempo Morelos tomó el rumbo a Oaxaca por la cañada, ocupando esa po-

blación y estableciendo un gobierno independiente que por desgracia tuvo corta vida por las rivalidades y luchas internas entre los insurgentes.

A la muerte de Morelos concluyó todo movimiento militar en territorio oaxaqueño, aunque en el corazón de muchos se mantenía vivo el fuego de la libertad.

Al conocer Guerrero e Iturbide el Plan de Iguala en 1821 el capitán realista don Antonio de León se adhirió a él en Huajuapán, marchó sobre Yanhuatlán obteniendo la rendición de la guarnición. Siguió hasta Oaxaca y en Etla derrotó al comandante Obeso, penetró en la ciudad de Oaxaca el día 31 de ese año.

Durante los primeros años de la independencia, el flamante estado de Oaxaca vivió las mismas incertidumbres e inquietudes del resto del país, siendo factor determinante de la vida pública el general Antonio de León, quién fué varias veces gobernador o comandante militar.

El 14 de febrero de 1821 fué sacrificado en el convento de Cuilapán el general Vicente Guerrero, aprehendido en Acapulco por la traición de Picaluga, quién lo llevó en su barco a Huatulco y de ahí lo trasladó a la ciudad de Oaxaca.

La fundación del Instituto de Ciencias y Artes del Estado en 1832, representó un paso de gran importancia que permitió la divulgación de las ideas progresistas de la época y que según don Justo Sierra tuvo repercusiones en la marcha política del país. De esta escuela salieron para sostener las libertades públicas contra la dictadura de Santa Anna, después la reforma y la autonomía nacional contra el oscurantismo, el retroceso y la traición, armando y conduciendo al pueblo a la defensa de la ciudad de México, alcanzando la gloria en Molino del Rey, donde murieron muchos de sus miembros encabezados por su jefe.

Por esos años comensó a destacarse la fuerte personalidad del Licenciado Benito Juárez quién ocupó la gubernatura -- del Estado por primera vez en 1843; pero al recobrar el poder Santa Anna, éste lo envió al destierro.

Al triunfar la revolución de Ayutla, el Lic. Benito Juárez formó parte del gabinete y posteriormente fué gobernador -- del Estado, para nuevamente volver a la capital como secretario de gobernación, y más tarde fungir como presidente de la -- República encabezando la revolución liberal.

Durante la guerra de reformas, el estado de Oaxaca fué -- campo sangriento de luchas; sus mejores hijos se alinearon por los liberales, mientras que el grupo conservador estaba encabezado por los hermanos Cobos, extranjeros de origen cubano.

Al ser invadido nuestro territorio por las tropas francesas Oaxaca fué de los primeros estados que acudieron a la defensa de nuestro territorio, se destaca su participación en la batalla del cinco de Mayo en el sitio de Puebla y en las batallas de Miahuatlán, la carbonera en Telixtlahuaca, y en los sitios de Oaxaca, Puebla y México. En estas acciones concurrieron fuerzas oaxaqueñas mandadas por el general Porfirio Díaz, -- quién alcanzó un gran prestigio.

Al triunfo de la república, el general Díaz se retiró al Estado, y, descontento por la reelección que Juárez pretendió hacer en 1871, se levantó en armas promulgando el Plan de la -- Noria, el ocho de noviembre de ese año en la hacienda del mismo nombre a las orillas de la ciudad de Oaxaca, siendo dominada.

Muerto Juárez, ocupó la presidencia don Sebastián Lerdo de Tejada, quién también quiso reelegirse; se levantó en armas nuevamente el general Díaz enarbolando la bandera antirreleccionista y promulgando el Plan de Tuxtepec que fué promulgado-

en la población de Ojitlán, del distrito de Tuxtepec, el 10 de Enero de 1876.

En esta ocasión el triunfo fué del general Díaz quién -- contó con el eficaz apoyo del gobernador de Oaxaca don Fiden-- cio Hernández.

Elegido presidente el general Díaz, ocupó este cargo has ta 1911, con la interrupción de los cuatro años de la administ ración del general Manuel González que se inició en 1881.

El estado de Oaxaca, no obstante haber sido cuna del pre sidente de la república, disfrutó de una atención menor que la mayor parte de los estados y sufrió la emigración de sus más - valiosos hijos, a quienes el general Díaz ocupó como altos fun cionarios de la federación, diplomáticos o jefes militares.

La obra más relevante del régimen porfirista fué realiza da por el Licenciado Emilio Pimentel, último gobernador, quién en dos periodos de gobierno llevó a cabo numerosas obras mate riales, principalmente en la ciudad de Oaxaca y que con el au xilio del doctor Aurelio veldivieso llevó al instituto de Oaxa ca a una etapa de esplendor intelectual a la ombra del positi vismo al Instituto se le consideró en su época como una de las mejores escuelas del país.

1.3.4.- La lucha revolucionaria ⁸.

Desde 1905, se iniciaron en Oaxaca diversas manifestacio nes de descontento, por grupos que actuaban de acuerdo con la junta revolucionaria de San Luis Missouri, encabezador por los hermanos Ricardo y Enrique Flores Magón, a quienes se les con sidera como los promotores de la inquietud precureora de la re volución.

En 1906, otro grupo que desarrolló intensa agitación y de entre los cuáles fué aprendido y procesado, don Gaspar Allen

de, quién sufrió sentencia de multa, prisión en la ciudad de Oaxaca y finalmente en castillo de San Juan de Ulúa, en donde permaneció hasta 1908.

Al iniciarse el movimiento maderista, la primera repercusión se observó en Ojitlán del distrito de Tuxtepec, donde se integró una junta revolucionaria por los señores Sebastián Ortiz, José Aguirre Perea y Adolfo Palma; en la cañada iniciaron el movimiento el ingeniero Angel Barrios, Manuel Ocegüera y N. Barbosa. La región vecina a Puebla y Guerrero fué agitada por revolucionarios de esos estados; pero en Tlaxiaco, en Etla y en Zimatlán surgieron brotes de rebeldía. Es interesante señalar que en los distritos de Ejutla, Miahuatlán y parte del valle de Oaxaca, se organizaron grupos con tendencias agraristas que mantuvieron conexión con el zapatismo.

El licenciado Pimentel renunció al puesto de gobernador y después de varios intentos de interinos, fué elegido el Lic. Benito Juárez Maza quién lamentablemente murió cinco meses más tarde.

A partir de ese momento se inició una época confusa y desorientada en la vida del estado, que preocupado en luchas locales se mantuvo lamentablemente fuera del movimiento revolucionario nacional, lo que culminó con la declaración de tres de junio de 1915, de que, " El estado libre y soberano de Oaxaca, reasume su soberanía" y que por tanto se gobernaría al margen del régimen federal que encabezaba don Venustiano Carranza.

Una expedición militar al mando del general Jesús Azuárin Casto penetró por el Puerto de Salicruz y fácilmente venció a las fuerzas de la soberanía; ocupó la ciudad de Oaxaca y finalmente la totalidad del estado, el que fué gobernado por comandantes militares y gobernadores interinos (algunos de ellos sinser oaxaqueños). Al triunfo del Plan de Agua prieta se con

vocó a lecciones y fué designado el coronel García Vigil que -- es el más destacado revolucionario oaxaqueño, cuya administración se recuerda como una de las mejores que se han tenido en los últimos años.

El general garcía vigil tomó partido en el movimiento de la huertista y fué sacrificado el 18 de Abril de 1924 en el puente de los mangos, al sur de Matías Romero, sobre el Ferrocarril del istmo.

Establecido el orden constitucional y la paz, que por -- fortuna el país ha venido disfrutando, el estado no ha tenido grandes luchas políticas internas, exepto la de 1947 en que -- por demanda de la opinión pública se vió obligado el gobernador en funciones a pedir licencia y a que se nombrara un funcionario interino.

Lamentablemente el estado no ha disfrutado en la misma -- proporción del progreso material y de las grandes obras de regadío carreteras, fomento de la agricultura y de la industria que se ha observado en el resto del país, tanto por falta de -- visión, incapacidad o abulia de algunos de sus gobernantes locales como por una inexplicable indiferencia del gobierno federal.

BIBLIOGRAFIA

Capítulo I

- 1.- GARCIA Bernardo Martínez.- Historia General de -- México Tomo 1.- Pag. 71.
- 2.- "México ante la Cuenca del Pacífico".- Perspectivas de la Cuenca del Pacífico para el desarrollo social. El caso de Oaxaca.- Colmenares David --- Páramo.- Gobierno del Estado de Oaxaca.
- 3.- ALVAREZ Luis Rodrigo.- Geografía General del Estado de Oaxaca.
- 4.- L. TAMAYO Jorge.- Geografía General del Estado -- de Oaxaca.
- 5.- Ibid (Ibidem).
- 6.- ALVAREZ Luis Rodrigo.- Geografía General del Estado de Oaxaca.- Gobierno del Estado.
- 7.- L. TAMAYO Jorge.- Geografía General del Estado -- de Oaxaca. Gobierno del Estado.
- 8.- Ibid (Ibidem).

CAPITULO II

CAPITULO II

ASPECTOS GEOPISICOS

2.1.- Capital-

La capital del Estado es la ciudad de Oaxaca, que fué de clarado como tal, el 25 de Abril de 1532, en la que se encuen--
 tran asentados los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial;--
 así como las representaciones federales en el estado, y los --
 consulados de los Estados Unidos, así como Francia e Inglate--
 rra. La ciudad se encuentra ubicada en la confluencia de los--
 valles de Tlacolula, Etla y Zimatlán a los 17°03' de Latitud -
 Norte y a 96°15' de Longitud Occidental.¹

Es el centro rector político, económico y el asentamiento
 más densamente poblado del estado. Es asimismo, el asiento de
 los principales centros educativos y a nivel profesional, a pe
 zar de que en los últimos años se han ampliado las redes de e--
 ducción a nivel técnico en todo el estado, y principalmente -
 en los valles centrales, asimismo es la ciudad de mayor vida -
 cultural, con un importante centro de comunicaciones, telégra--
 fos, correos, teléfonos, transportes, etc; y en la actualidad,
 Oaxaca con todos sus problemas ha despertado al desarrollo na--
 cional, y aún falta mucho por hacer. El nombre de la ciudad -
 procede de la lengua Náhuatl² y significa; "Sobre la nariz de--
 los huajes ", y más libremente " en el punto dominante del Hua--
 jal ", aludiendo a la leguminosa arbórea del género *Laucaena* -
 que abundó y que aún existe ampliamente diseminada en los va--
 lles. En la lengua zapoteca este punto geográfico siempre ha
 sido designado con el término Luhlca, que significa " Sobre--
 los huajes ".

2.2.- Límites. 3

El Estado de Oaxaca, limita al Norte con los Estados de Puebla y Veracruz; al Sur con el Océano Pacífico; al Oriente con el Estado de Chiapas y al Occidente con el Estado de Guerrero. Dichos límites están fijados por acuerdo con los gobiernos de los estados mencionados. Sin embargo, existen en la actualidad problemas de límites con el estado de Chiapas, los cuales se resuelven por comisiones interestatales con la adecuada buena voluntad.

2.3 Superficie ¹.

La superficie total de Estado de Oaxaca es de 95 364 Km² lo cual representa el 4.85 % del territorio total del país y que lo convierte en el quinto estado en extensión territorial en ella se distribuyen 30 distritos políticos que a su vez están divididos en 570 municipios.

Distrito	No de municipios	Superficie Km ²
Centro	21	643.02
Coixtlahuaca	13	1 834.64
Cuicatlán	20	2 272.25
Choapan	6	3 166.50
Ejutla	13	1 145.69
Etla	23	1 750.43
Huajuapán de León	28	3 166.59
Ixtlán de Juárez	26	2 921.64
Jimiltepec	24	4 327.01
Juchitán	22	13 300.46
Juquila	12	4 235.73
Juchitahuaca	7	1 707.06
Miahuatlán	32	3 752.20
Miaco	17	4 928.18

Nochixtlán	32	3 183.18
Ocotlán	20	1 007.90
Putla	14	4 049.05
Silacayoapan	19	2 218.66
Pochutla	10	2 218.66
Sola de Vega	16	3 719.03
Tehuantepec	19	6 675.11
Teotitlán de F. Magón	25	2 000.49
Teposcolula	35	1 533.53
Flacolula	14	2 921.63
Flaxiaco	25	5 511.56
Tuxtepec	12	1 497.82
Villa Alta	6	4 471.58
Yautepec	25	2 689.44
Zaachila	14	503.96
Zimatlán	13	789.73
Total	<u>570</u>	<u>94 353.14</u>

Los ocho distritos con mayor superficie son: Juchitán, Tehuantepec, Tuxtepec, Nixe, Jamiltepec, Juquila, Pochutla y Miahuatlán. El nombre de los distritos proviene en su mayoría de la población principal de cada uno, excepto en los casos del centro, cuya cabecera es la ciudad de Oaxaca de Juárez, y el Mixe, cuya cabecera es la villa de Santiago Zacatepec.

2.4.- Altura sobre el nivel del mar.⁵

Las alturas sobre el nivel del mar en el Estado, fluctúan desde una faja costera y algunas zonas de cuencas bajas, inferiores a los 500 metros, hasta la parte superior de algunas montañas, que alcanza alturas cercanas o mayores de 3 000 metros; en la sierra mixe (anteriormente nudo del Cempoaltépetl), la sierra de Ixtlán, la Mixteca alta, y la sierra madre

del Sur.

Algunos valles medios, como el de Nochixtlán, los valles centrales (Etna, Tlacolula y Zimatlán), el de Ejutla y el de Miahuatlán, presentan alturas que van desde los 1 200 mts. hasta los 1 800 , y en ellos son frecuentes zonas llanas de varios kilómetros de extensión. Son las tierras altas, planas más extensas del altiplano sur de México y el último ecosistema de sabana que se aproxima a los existentes en el altiplano del -- país. Hacia el Este y Sureste se comienzan a desarrollar las zonas de vegetación, tanto semidesértica como tropical caducifolia y tropical perennifolia.

2.5.- Regiones Naturales ⁶

Siendo Oaxaca uno de los Estados que se ubican en la porción Sur de la República Mexicana. Además que se encuentra -- ubicada entre la zona comprendida del Trópico de Cáncer y el -- Ecuador; lo que le determina una condición tropical que presenta temperaturas relativamente altas. Por ese motivo, pueden -- considerarse dos regiones naturales en el estado; 1).- Las tierras altas tropicales que comprenden todo el altiplano y las -- montañas y 2).- Las tierras bajas tropicales y que se encuentran por debajo de los 500 metros sobre el nivel del mar, comprendiendo entre ellos las costas y considerables extensiones de los Distritos de Juchitán, Mixe y de Choapan. Las primeras se extienden a todo lo largo de las sierras y de los valles intermontanos con características de temperaturas que no son inferiores a los 12°C de promedio anual, y no mayores de 25°. -- Las segundas comprenden las zonas con temperaturas promedios -- anuales superiores a los 25° C.

2.6 .- Regionalización ⁷

Tradicionalmente el Estado ha sido dividido en siete regiones, cuya clasificación etnográfico-folclórica, es la siguiente:

- 1.- Región de los valles centrales.
- 2.- Región de la costa.
- 3.- Región del Istmo.
- 4.- Región del alto papaloapan y Tuxtepec.
- 5.- Región de la sierra.
- 6.- Región de la cañada y,
- 7.- Región de la Mixteca.

Como regiones se consideran también, desde los tiempos inmemoriales a la Chinantla, la zona Trique, la Mixe, la Chontalpa, el rincón, la Providencia, el Bule y la Montaña.

Cada región tiene en realidad una gran multitud de características geográficas y ecológicas muy diferentes, ya que no permite considerarlas con exactitud como unidades de una sola clasificación, primero; porque para fines folclóricos y culturales, se han constituido delegaciones que representan con mucha dignidad a su zona en las festividades del lunes del cerro (Guelaguetza), en la ciudad de Oaxaca, capital del Estado, - durante el mes de julio de cada año, segundo, al mismo tiempo - el Estado de Oaxaca ha sido dividido en ocho regiones que nos facilitan el conocimiento de las diversas actividades económicas y sociales, políticas y culturales que practican los Oaxaqueños en la actualidad y que son las siguientes:

- 1.- Valles centrales
- 2.- Cañada
- 3.- Costa
- 4.- Istmo
- 5.- Mixteca
- 6.- Sierra Norte

7.- Sierra Sur y

8.- Papaloapan.

En esta división se basan las dependencias federales del Estado para programar sus inversiones, y es la que figura en todos los planes estatales en donde los geógrafos, los economistas y los sociólogos se han basado para estudiar las características económicas y sociales del estado, como se observa en el siguiente mapa.

2.7.- Población económicamente activa.

Como hemos estudiado anteriormente, el lugar que ocupa Oaxaca dentro del Pacífico Sur y el Oriente de México; y compararla con otras partes del país en riqueza y desarrollo nacional; y que a su vez, Oaxaca ha sido dividido en ocho regiones por los geógrafos, los economistas y sociólogos para facilitarnos el conocimiento de las diversas actividades económicas y sociales que practican los Oaxaqueños en la actualidad. Existen grandes diferencias en cada una de las regiones del Estado dentro de su población económicamente activa como veremos a continuación:⁸

En los valles centrales, aunque es una de las más pequeñas de Oaxaca, es la más poblada. Un poco más de la mitad de sus habitantes vive en el campo; el resto vive en pueblos y ciudades pequeñas que tienen entre 2 500 y 10 000 habitantes, -- exepctuando la ciudad de Oaxaca que en 1970, tenía 100 mil habitantes; en 1980, la población total era de casi 2 040 000 hab. siendo el 3.5 % del total nacional. Uno de los principales -- problemas que tiene la población campesina en esta región es la falta de agua, a pezar de que ya existen estudios para traerla desde el río papaloapan para desembocarla en San Juan del Estado, y desde ahí regar todo el valle central, con un costo-

muy bajo para el gobierno, sin embargo, hasta el momento no ha habido aceptación del gobierno estatal. Los terrenos son áridos y la mayor parte son de temporal; pocos son de riego, únicamente la parte norte es de riego por la presa Matías Romero que se encuentra cerca y que baña los poblados de Telixtlahuaca y Huitzo. A lo largo del tiempo, la población de los valles centrales ha ido creciendo, y la tierra ha perdido espacios para la agricultura ocasionando la migración de los campesinos - jóvenes a la ciudad o a otras entidades .

La región de los valles centrales posee una superficie - de 8 763 km² que representa el 9 % del total estatal y está integrado por los distritos de Ejutla, Etla, Ocotlán, Tlacolula, Zaachila, Zimatlán y centro.⁹

Si bien, la población económicamente activa para 1980 se estimó en 646 157 personas, lo que demuestra que existe una mano de obra abundante en la entidad, sin embargo, como habíamos dicho antes, el problema de la mano de obra se da por el alto grado de marginación que existe en las áreas rurales pobres. - No así el caso de los valles centrales que para la década de los noventa, sería una de las mejor desarrolladas, gracias a que se ha abatido de gran manera esa marginación rural, no así el resto de las otras regiones.

La Mixteca y la cañada; el primero está situada al Noroeste del estado y tiene una superficie de 16 333 km.² que representan el 17 % de la superficie en la entidad; en la región se ubican los distritos de Coixtlahuaca, Huajuapán, Juxtlahuaca, Nochistlán, Silacayoapan, Teposcolula y Tlaxiaco, que forman la Mixteca Oaxaqueña alta y baja¹⁰. Ahí habitan el 16% de la población estatal en un territorio sumamente abrupto y - montañoso, una condición climática muy variada, suelos calcáreos, irregularidad en los periodos de lluvias y un creciente-

deterioro ecológico. Es casi tres veces más grande que los valles centrales, pero como es un territorio montañoso, las tierras que pueden cultivarse son pocas como en Coixtlahuaca, Huajuapán y Nochistlán que son los más habitados de la región; -- conociendo la Mixteca, vemos que no han solucionado sus necesidades aunque ha habido gobiernos que se han empeñado en ello; -- ya que la mayoría de los habitantes teje la palma para hacer petates, tenates, impermeables y sombreros; los venden a acaparadores que los envían a Tehuacán y Oaxaca; y para obtener --- otros ingresos, muchos mixtecos se van a trabajar a las plantaciones de café de la sierra Madre del Sur o la Cañada a cortar caña de azúcar. En los pueblos se quedan sólo los niños y las mujeres, porque los hombres se van a recoger el tomate a las plantaciones de Sinaloa, o a recolectar café en las plantaciones de Chiapas o a cortar caña en Veracruz. Los problemas de la Mixteca se acrecientan por la poca comunicación y ciudades sin importancia, asimismo por la mala calidad de los servicios educativos, salud, vivienda y trabajo. La marginación en la Mixteca, es tan alta que el pilar de su desarrollo reside en su reserva histórica y social. Para fortalecer esas condiciones se requieren acciones centradas para el fortalecimiento y la recuperación de los suelos, el agua, los bosques, la comercialización de los productos y en la generación de empleos mediante la acuacultura, la ganadería, la explotación forestal y minera; y mediante el fomento al turismo como una de las ramas estratégicas del gobierno federal. Lo anterior será factible si se aprovecha las condiciones socioeconómicas que existen en Chalcatongo, Magdalena Jaltepec, la cafetalera de Tlaxiaco, -- San Juan Copala y las zonas de riego de Huajuapán y Nochistlán.¹²

Adelantando un momento en lo que se refiere a la inversión pública, podemos observar que en 1983, esa inversión está -

centrada en infraestructura social y económica, las cuáles recibieron un promedio de 50 % y 47 % respectivamente, mientras que el sector agropecuario recibió el 2.4 % respectivamente y el sector industrial se le dió menos importancia con solo 1 %. Mencionando asimismo que las regiones que más recibieron los recursos fueron las regiones más ricas lo que se le atribuye, una desigualdad regional.

Mencionando tan sólo la región del papaloapan al que se le atribuye el 22.2 %, la cañada el 21.5 %, el Istmo 21.2 % y la Costa 11.1 %, mientras que la región de la Sierra Sur, la Sierra Norte, la Mixteca y los valles centrales recibieron tan sólo 9.5 %, 5.4 % y 2.1 % respectivamente.

En la infraestructura económica, presenta las mismas características que en la infraestructura social para ese mismo año; en donde la inversión se concentró en las regiones de mayor riqueza como son : El Istmo recibió 37.5 %, el papaloapan 16.1 %, la Costa 14.1 % quedando en desventajas las zonas tradicionalmente pobres; La Mixteca, La sierra Sur, la Cañada y la Sierra Norte que juntos recibieron un total de 32.7 %. Las regiones que son en nuestro estado potencialmente más ricas y -- que tienen mayor grado de avance en su desarrollo, en cambio, el resto de las regiones con mayores necesidades de crecimiento económico, cantaron entre todos (cinco regiones), tan sólo el 31.7 %.

De esas cinco regiones, fué la región Mixteca ya deporsá tradicionalmente pobre y marginada la que en este año recibió el 6 % de la inversión total, cuando las cuatro restantes recibieron un promedio del 10.0 % respectivamente.

La Cañada, es la región más pequeña del estado de Oaxaca y tiene la forma de un gran hoyo alargado en la tierra, ya que es un valle muy estrecho rodeado de altas montañas. El fondo-

de ese valle se encuentra atravesado por los ríos Grande y de Tevellín, con una altura de 600 metros sobre el nivel del mar,¹² pero si se sube a las montañas mazatecas se observarían los -- 2 000 metros sobre el nivel del mar. Por ese motivo los climas y la vegetación cambian bastante en pequeñas distancias y existen diferencias muy grandes en el tipo de productos de la región y en la forma de vivir de los habitantes.

La cañada se localiza al norte del Estado y la integran 45 municipios con 463 localidades comprendidas por los distritos de Cuicatlán y Teototlán. Ocupa una extensión territorial de 4 273 km²; aproximadamente el 5 % de la superficie estatal y en ella habitan el 7 % de la población activa ya que en esa región existen tierras fértiles con gran variedad de productos agrícolas y que se pueden transportar por carretera a Veracruz y Puebla. Además de que los campesinos cuentan con obras de riego, la Cañada después del Istmo, es la que tiene más cantidad de hectáreas regadas, pero ese riego se concentra en las partes bajas del pequeño valle.

El Istmo posee una superficie de 10 975 km² que representa el 21 % del territorio estatal, lo constituyen 41 municipios de los cuales 22 pertenecen al distrito de Juchitán y 19 al distrito de Tehuantepec en los que se encuentran 696 localidades. Esa gran extensión de tierra que abarca el Istmo de Tehuantepec, la región más grande del estado de Oaxaca, es tá poco poblada. En comparación con los Valles Centrales que tienen cuatro veces menos kilómetros cuadrados que el Istmo de Tehuantepec, pero con el doble de sus habitantes.

Las industrias que hay en el Istmo no son muchas y tampoco suficientes para proporcionar trabajo a gran cantidad de personas y para darnos cuenta de lo pequeña que es la industria de esta región podemos compararla con las industrias de-

Minatitlán y Coatzacoalcos, dos ciudades que están en el istmo Veracruzano.

Los campesinos del istmo Oaxaqueño apenas sacan de la tierra lo necesario para su subsistencia, la ganadería también es pobre, por otro lado la presa Benito Juárez que debía regar casi 500 000 hectáreas, riega solamente la tercera parte, ya que subsisten problemas en la zona de riego; de esa manera el istmo a pesar de ser otra zona de riego más abundante que la "Matías Romero" de Tlaxiuhua y Huitzo en los valles centrales, en realidad a los dos no les proporciona el beneficio que se debiera.

La población regional presenta el 15 % del total estatal el 45 % vive en el campo mientras que la mayoría de la población urbana se concentra en Salina Cruz, Juchitán de Zaragoza-Matías Romero, Santo Domingo Tehuantepec y ciudad Ixtotec. El constante crecimiento poblacional, presenta una alta demanda de vivienda, de servicios de agua potable y drenaje, así como la educación en todos sus niveles.

Las perspectivas del desarrollo oaxaqueño en el istmo se centra en la potencialidad de sus recursos naturales y humanos a través de las actividades agropecuarias, silvícolas, pesqueras, minera y agroindustrial ya que su ubicación lo hace potencialmente estratégico para impulsar el proceso de desarrollo industrial ligado a los mercados exteriores, sobre todo ahora que existen perspectivas de avance en el proceso de incorporación de México a la Cuenca del Pacífico para el desarrollo futuro.

La costa, posee una superficie de 12 502 km² que equivalen el 13 % del total estatal, y está integrado por 50 municipios y 1 265 localidades de los distritos de Jamiltepec, Juquila y Pochutla. Los centros poblacionales más importantes son:

La ciudad de Pinotepa Nacional y las localidades de don Pinotepa de don Luis, San Juan Cacahuatpec, Santiago Jamiltepec, Río grande, San Pedro Tuxtepec, Santa Catarina Juquila, Puerto escondido, Puerto Angel, San Pedro Pochutla y Santa María Huatulco. La población de la región equivale aproximadamente el 13% del total estatal, de la cual el 78 % es rural y sólo el 22 % se localiza en zonas urbanas. Aún son insuficientes los servicios educativos, hay carencia de infraestructura básica como los transportes, mayor grado de marginación de la población en lo que se refiere a salud vivienda y servicios públicos, siendo el distrito de Pochutla el más afectado. Los beneficios del comercio de los productos de la costa, no son todos para la ciudad de Oaxaca ya que una gran parte de las ganancias se van fuera del estado, y los productos se venden a acaparadores que los compran baratos aquí y los venden fuera muy caros. Y como la región no produce más, entonces los ganaderos y agricultores compran productos en otros lados con el dinero que se obtiene de las ventas agrícolas.

De los 300 kilómetros de litorales de la costa Oaxaqueña abundan los peces y para el desarrollo de esa actividad se necesitarían los recursos suficientes, y ni el gobierno ni los habitantes de la región tienen los recursos económicos necesarios para comprar y mandar hacer estas cosas a pesar de que en el istmo se encuentra una armadora de barcos.

El proyecto de bahías de Huatulco hará lograr integrar los otros sectores productivos de la región, como factor importante para dinamizar la economía regional, como el motor que sensibilice vertical y horizontalmente las actividades productivas.

Región de la Sierra Madre del Sur y la Sierra Madre del Norte y Tuxtepec son regiones geográficas distintas. Tienen -

muchas cosas en común, porque sus habitantes trabajan en la explotación de los productos que pueden darse en las montañas, — por consecuencia sus formas de vida son similares.

Región de la Sierra Sur, comprende 15 492 km² de territorio y está formada por los distritos de Miahuatlán, Putla, So-la de vega y Yautepec por 70 municipios y 899 localidades con el 9 % de la población, principalmente el zapoteco y el Mixteco¹³, cultivan el café, plátano, papaya, trabajan la palma, la coepa y el algodón y transportan sus productos a través de la montaña a las ciudades más cercanas.

Región de la Sierra N, representa el 10 % del territorio — del Estado, conformado por los distritos de Ixtlán, Mixe y Villa Alta, con 68 municipios y 535 localidades. Posee el 6 % — de la población estatal y son sus hombres, zapotecos, mixes o Chinantecos¹⁴. Cultivan café, aguacate y el barbasco, además — de que los caminos son deficientes y en periodo de lluvias que dan incomunicados.

Región de Tuxtepec o del Papaloapan, representa el 0 % — del Estado, con una superficie de 8 678 km² y está integrado — por los distritos de Chocapan y Tuxtepec con 20 municipios y tiene el 11 % del Estado. Es la región más rica del estado de — Oaxaca, comprendida por valle nacional, Loma bonita y Tuxtepec por la abundancia de tierras fértiles y el comercio se realiza con Córdoba y Veracruz y no deja muchas ventajas al estado de Oaxaca, ya que posee más comunicación.

2.8.- Características naturales ¹⁵

2.8.1.- Relieve.

El relieve del Estado de Oaxaca es muy accidentado. Dentro de la misma región existen llanuras costeras, llanuras, lomeríos, montañas, mesetas y valles, los que siempre están atra

vesados por su correspondiente río. En la formación del territorio participaron dos grandes factores o fuerzas, una de ellas ha sido los plegamientos de la corteza terrestre que originaron las montañas y los valles, la otra, la acción de la lluvia las corrientes fluviales o ríos, del viento y de la temperatura que han actuado sobre las montañas redondeándolos y sometiendo a un fuerte desgaste y que han ido excavando valles y cañones. No existen en el Estado cuencas cerradas cuyos ríos e arroyos no tengan salida al mar.

Algunas zonas del estado son muy montañosas; hay también otras compuestas de lomeríos abiertos. Las planicies más extensas se encuentran en los valles intermontanos y en la costa del istmo de Tehuantepec en el distrito de Juchitán.

2.3.2.- Orografía ¹⁶

Tres cadenas montañosas se unen y conforman el territorio oaxaqueño: a).- La sierra madre del sur, la sierra madre oriental o de Oaxaca; b).- la sierra atravesada.

La sierra madre de Oaxaca proveniente de Puebla y Veracruz entra a la entidad por el distrito de Tuxtepec y corre con dirección noroeste-sureste, atravesando los distritos de Teotitlán, Cuicatlán, Ixtlán, Villa Alta, y Mixe. La altura de la Sierra madre de Oaxaca es de 2 500 metros, sin embargo, existen elevaciones que superan los 3000 metros, su anchura media es de aproximadamente de 75 kilómetros, siendo su longitud dentro de la entidad de unos 300 kilómetros. Dentro del territorio oaxaqueño y conforme se extiende hacia el istmo de Tehuantepec, recibe los nombres de Sierra de Tamazulapan, de Nochistlán, de Huautla, de Juárez, de Ixtlán y finalmente de los Mixes.

La sierra Madre del Sur, corre a todo lo largo de la cogta con dirección noroeste-sureste, teniendo como promedio, una anchura aproximada de 150 kilómetros, y una altura casi cons-- tante de 2000 metros, no obstante que algunas elevaciones sobre pasan los 2500 metros. En algunas regiones es conocida como-- sierra de mihuatlán y sierra de la garza. La sierra madre -- del sur penetra al estado por el distrito de Silacayoapan y cru za los de huajuapan, Coixtlahuaca y Nochistlán, para posterior mente unirse a la sierra madre de Oaxaca y formar entre ambas, el mencionado macizo montañoso, conocido con el nombre de com plejo oaxaqueño.

La sierra atravesada, no es más que una prolongación de-- la sierra de Chiapas. Esta es una cadena de poca elevación, y ya que su altura promedio apenas rebasa los 600 metros, no si-- endo tampoco de consideración, por su extensión. En su mayor-- parte se localiza en el distrito de Juchitán atravesandolo de-- Este a Oeste.

2.8.3 Clima.¹⁷

No obstante encontrarse comprendido dentro la zona tropi-- cal, en el estado predominan los climas suaves, ya que por lo-- general la altura de la entidad sobrepasa los dos mil metros -- sobre el nivel del mar. La temperatura media en el estado, a-- excepción de la costa, es de 18°C. Estos factores son de gran-- importancia para la agricultura ya que permiten el desarrollo de cultivos que requieren de climas extremos, tanto calien-- tes como fríos.

En el estado se observan varios tipos de climas, así to-- da la región costera del pacífico y las regiones de Yautepec, Putla y partes de Huajuapan y Silacayoapan son de clima calien-- te seco. El clima caliente húmedo predomina en el distrito de

Tuxtepec y parte de los distritos de Choapan, Juchitán y en -- las sierra de teotitlán y cuicatlán. En la región que compren de el distrito de villa alta y todo el valle de Oaxaca, predomina el clima templado, presentándose este en parte de los dig tritos de Huajuapán, Sola de Vega, Juxtlahuaca y Silacoyapan-- por último, en las regiones montañosas con altitudes superiores a los 2 000 metros, en los distritos de Ixtlán, Nijé, Miahua-- tlán, Nochistlán, teposcolula, juquila, tlaxiaco, coixtlahuaca las serranías septentrionales de Tehuantepec y la región de -- Intundunja en Putla, predomina el clima frío. En la ciudad de Oaxaca la temperatura media anual es de 20°C y la precipi-- tación anual es de 643.3 mm .

2.8.4.- Hidrología ¹⁸.

Se encuentra dividida en dos vertientes; la del golfo y la vertiente del pacífico. La vertiente del golfo, está constituida principalmente por los ríos Papaloapan y Coatzacoalcos y sus respectivos afluentes. El río papaloapan está formado por las corrientes de los ríos grande y salado. El primero se origina en Ixtlán, en las montañas de cuajimoloyas y el Malacate. Siguiendo una dirección de oriente a occidente. Durante su recorrida por el distrito de Ixtlán recibe las corrientes del Chicomézchil, Xía, Tecocuilco, río blanco, río culebre y río comal. Más adelante cambia su dirección hacia el norte en la población de Guelatso, dirigiéndose a la jurisdicción de cuicatlán y posteriormente a Quiotepec, en donde se une con el río salado, poco después de recibir la corriente del río tomollín en la población del mismo nombre, que se origina en las montañas de las Sedas. Más adelante se le une el río apcala en Valerio trujano y el río san pedro poco antes de Quiotepec, en donde se une el río salado. El río salado cruza de Norte a -

sur, los distritos de cuicatlán y teotitlán proveniente del Estado de Puebla. En su recorrido recibe como afluente a los ríos tepelneme y tequilita que forman el río Xiquila, y las pequeñas corrientes provenientes de Teotitlán, Toxpalan, los Cués y tecomavaca, antes de unirse con el río grande en Quiotepec y formar junto con este río de Santo Domingo. Este cruza por el tajo de Quiotepec y recibe las corrientes del río Usila formado por los caudales de los ríos verde o Agrio Quetzalapa y tlapeuzco.

Posteriormente en San cristóbal, recibe el río de valle nacional formado por las corrientes de los ríos Soyolapan, Santa Teresa y Yetla, tomando desde este punto el nombre del río-papaloapan y penetrando al Estado de Veracruz,.

De menor importancia, tanto por su caudal como por su extensión el río coatzacoalcos se forma principalmente de las corrientes del Cenpualtepetl y de la sierra atravezada. Finalmente el Coatzacoalcos desemboca en el puerto de Minatitlán, - antes puerto México, en el Estado de Veracruz.

La vertiente del Pacífico está constituido básicamente por tres corrientes; la del río Mixteco, la del río atoyac y la del río Tehuantepec, El río Mixteco, está formado por la unión de dos canales o brazos; el primero constituido por las pequeñas corrientes procedentes de huajuapán y parte del tepocolula; el segundo está integrado por los caudales provenientes de Tlaxiaco, Juxtlahuaca, Silacayoapan y Teposcolula; al unirse los dos ramales en San sebastián del monte se origina el río mixteco. El primer ramal está formado principalmente por el río del Cro y el río Tejupan que tiene su origen en Tamazulapán; el segundo brazo se constituye básicamente de dos corrientes: la del río Mixtepec y la del río Juxtlahuaca. Al pasar por San Francisco Pastlahuaca, se unen todas las corrien

tes para formar el otro brazo que se une al primero en San Sebastián del Monte originandose el río Mixteco.

La formación del ríos verde y Atoyac tiene lugar en las montañas de las sedas, inicialmente recibe como tributarios -- los arroyos de San Juan del Estado, San Agustín Etla, Viguera, el río de Jalatlasco y el río seco. Los ríos Tamazulapan y San Miguelito se unen al Atoyac en Yogana. Más adelante se unen -- al Atoyac las corrientes desprendidas de Santa María, San Miguel y San Francisco Coatlán, en el distrito del mismo nombre; al final de dicho distrito recibe la corriente del río Chalco. El río ladrón se une al atoyac adelante de Juchatengo, y enseguida recibe las aguas del río Juquila y del río Mazaquextla. Por su margen derecha, el atoyac recibe las aportaciones de -- los ríos jalapilla, cuilapan, Santa Cruz, Mixtepec, éste último proveniente recibe los caudales de los ríos Serrano de Sola, -- Teojomulco, Zaniza, de las vueltas, de los sabinos y el sordo. En el distrito de Nochixtlán recibe las corrientes del río negro y las procedentes de Chachoapan, Zahuatlán Yodocono y Jaltepec que vierten sus aguas en el sordo, más adelante el sordo recibe como afluentes las corrientes de Yosconotu, Yucuite, Nuyó y el Yutamá, así como las de la cabecera nueva y el Zapote procedente de Pochutla, para posteriormente desembocar en el -- Océano Pacífico.

La vertiente del río Tehuantepec, se origina en el distrito de Miahuatlán, teniendo como corrientes troncales a los ríos Tabaje y Mijangos; el primero está formado por las corrientes del río oscuro y del arroyo del manzanal, la segunda se forma por la confluencia de los caudales desprendidos de Lachigalla, la libertad y poblete, uniendose a la primera en los límites del distrito de Miahuatlán. A lo largo de su recorrido el río Tehuantepec recibe como afluentes a los ríos Vaxes o --

San Antonio, el de Quiechapa, el de las vírgenes y el Tequisitlán, todos ellos por su margen derecha. Por el lado izquierdo recibe las aguas de los ríos Juquila, Acatlancito, Quetzaltepec y de las margaritas. Posteriormente el río Tehuantepec desemboca en el pacífico, al oriente de Salinacruz, en la Bahía de la ventosa.

2.8.5.- Suelos.¹⁹

El suelo de las partes montañosas ofrece condiciones difíciles para la agricultura, no así el de las costas y depresiones. En la planicie costera de las entidades que integran la zona, los suelos son aluviales y de praderas. Estos últimos existen también en el valle de balsas en Guerrero, donde predomina la cubierta vegetal de pastos. En las zonas centrales de los valles de Oaxaca y los declives de la mixteca, la Sierra Madre del Sur y de Oaxaca, se encuentran suelos de gran valor agrícola, vegetación de pradera con plantas herbáceas. Finalmente en las zonas elevadas de las montañas, los suelos pobres para la agricultura son propios para bosques y pastoreo.

2.8.6.- Vegetación.²⁰

En las montañas de Oaxaca se encuentra una de las riquezas más importantes del Estado. El aprovechamiento de sus recursos forestales, se encuentra en las zonas más importantes; como son: la sierra madre del sur, la Mixteca, la sierra norte o la oaxaqueña y parte de la planicie del pacífico en la región de la costa, cuyas especies de maderas son: pino, oyamel, encino, que se localizan en las partes frías o templadas. Donde hace calor y mucha humedad con lluvias frecuentes, las maderas preciosas y cotizadas son: Ceoba, Cedro, Primavera, rosa morada, bálsamo y caobilla.²¹

BIBLIOGRAFIA

Capítulo II

- 1.- ALVAREZ Luis Rodrigo.- Geografía del Estado de -- Oaxaca.
- 2.- Ibid (Ibidem).
- 3.- Ibid (Ibidem).
- 4.- Ibid (Ibidem).
- 5.- Ibid (Ibidem).
- 6.- Ibid (Ibidem).
- 7.- Los Municipios de Oaxaca.- Colección: Enciclopedia de los Municipios de México.- 1a. Edición 1938.- Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Oaxaca.- Pag. 17-19.
- 8.- OAXACA.- Cuaderno de información para la planeación.- PREGI.- Pag. 19.
- 9.- RAMIREZ R., Fernando Perfecto.- Análisis crítico - de la política económica regional.- El caso del Estado de Oaxaca período 1920-1939- UNAM/F. de E.
- 10.- Ibid (Ibidem).
- 11.- Ibid (Ibidem).
- 12.- Estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Tonellín Oaxaca.-1939.
- 13.- RAMIREZ R., Fernando Perfecto.- Análisis crítico - de la política económica regional.- El caso del Estado de Oaxaca período 1920-1939- UNAM/F. de E.
- 14.- Ibid (Ibidem).
- 15.- ALVAREZ Luis Rodrigo.- Geografía General del Estado de Oaxaca.
- 16.- Los Municipios de Oaxaca.- Colección: Enciclopedia de los Municipios de México.- 1a. Edición 1938.- Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Oaxaca.- Pag. 17-19.
- 17.- Ibid (Ibidem).
- 18.- Ibid (Ibidem).
- 19.- Victoria Andrade- Geografía UNO, Editorial Trillas. Pag. 139.
- 20.- Ibid (Ibidem).
- 21.- V.; Vid (vide) infra

CAPITULO III

PAÑORAMA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL
ESTADO DE OAXACA.

3.1.- Caminos y obras dentro de una planeación dinámica.

"Los caminos son como amplios ventanales por los que nos asomamos curioso hacia aquellos --- vecinos, cuyas necesidades y posibilidades ---- ignoramos. Son lazos de fraterno entendimiento, que nos acercan poco a poco; a gentes y paisajes, que a veces nos dan sorpresas gratas y --- nos ponen frente a problemas humanos, que al --- resolverlos, nos producen la doble satisfacción de ayudar a quienes necesitan de nuestra colaboración".¹

Tan pronto como se lanzó al mercado mundial el automóvil México acogió con entusiasmo, éste moderno género de transporte pero, se encontró con la ausencia de caminos modernos tan necesarios para el desarrollo intenso del auge automovilístico.

Aún cuando administraciones anteriores dedicaron algunos esfuerzos a la apertura de caminos, no fué, sino hasta el año de 1925, cuando el general don Plutarco Elías Calles, a cargo de la presidencia de la República, planeó vigorosamente, dentro del programa de reconstrucción, una de las ramas principales de la formación de una red de buenos caminos. Comprendiendo la enorme trascendencia social y económica de la comunicación vial para el desarrollo general de la nación, la inició sobre bases firmes mediante una técnica y una política económica que aseguraron un éxito completo a corto plazo, después se per

feccionó para satisfacer las necesidades crecientes de la República Mexicana, y dotarse de una extensa red de caminos, las cuales abarcaron las siguientes rutas en su primera etapa:

LA PRIMERA: Un camino longitudinal de frontera, frontera que comprende las secciones de la ciudad de México, D.F., a -- Nuevo Laredo Tamaulipas, en la línea divisoria de Estados Unidos del Norte de América con una longitud de 1228 kilómetros -- y del centro de México, Distrito Federal a Suchiate, Estado de Chiapas, en el límite con la República de Guatemala con un desarrollo de 1435 kilómetros.

LA SEGUNDA: Entre los puertos de Veracruz y el puerto de Acapulco, en el Estado de Guerrero, límites con el Océano Pacífico, pasando por la capital de la República con una extensión de 458 kilómetros.

LA TERCERA: Va de la ciudad de México, Distrito Federal a Guadalajara, Jalisco con una extensión de 627 kilómetros pasando por la zona de Michoacán y Jalisco.

LA CUARTA RUTA: Del programa inicial, comprende la carretera interoceánica de la ciudad de Matamoros Tamaulipas a la Ciudad de Mazatlán Sinaloa con una extensión aproximada de --- 1277 kilómetros.

En estas cuatro fases que comprende el periodo de 1925 a 1979 desde la Administración de Plutarco Elías Calles a la Administración de Gustavo Díaz Ordaz y casi a 54 años de Distancia se entrega al pueblo una red de 70 292 kilómetros de carreteras, de los cuales 42 754 kilometros estan pavimentadas, --- 20 703 fueron revestidas, y 6 835 kilómetros eran terracerías que formaron parte del proceso constructivo, en los caminos de México.

Dentro de este contexto evolutivo, la programación de -- las obras se encuentra apegado a normas y técnicas de ejecuci-

ón de cada proyecto, que está delimitada por una planeación y una programación aplicado en todos sus términos al proceso de la planeación de las carreteras, teniendo en consideración que el plan constituye un objetivo general, y el programa una concreción de éste.

Ello determina que la naturaleza dominante de los criterios de Inversión en la construcción de caminos, fundamenta la necesidad de realizar obras con dos propósitos esenciales:

- 1o.- Una integración social y de mejoramiento económico. Se hace llegar a los habitantes de regiones incomunicadas los beneficios de seguridad, educación, salubridad --- otros servicios asistenciales y se obtiene un aumento en la productividad al incorporar a la zona, a una economía de mercado.
- 2o.- Una función primordialmente económica. Se comunican con regiones en pleno desarrollo teniendo como objetivo principal permitir -- ahorros en los costos del transporte de mercancía (camionetas pesadas y ligeras que sustituyen a animales de tiro), tiempos de recorrido, los ocasionados por congestiones -- y las dificultades de tránsito, Etc. La evaluación de estos ahorros y el conocimiento de su evolución a través del tiempo -- permiten determinar el índice de rentabilidad en las inversiones en este tipo de obras.²

Conservar el buen estado de los caminos es de mayor importancia, porque ello hace posible que las inversiones hechas en su construcción no se pierdan, y que los beneficios que produ-

cen esas vías, tengan mantenimiento permanente. Por otra parte el crecimiento registrado en el número de vehículos que circulan como en el peso de los mismos, obligue a actuar con firmeza dentro de los renglones de la modernización de la red de carreteras, así como en la realización de aquellas obras auxiliares y partes accesorias que determinan su buen funcionamiento.

"Los caminos son las arterias por las que
circula la vital inquietud de los pueblos"

El buen estado de los caminos permiten que los Transportes y las comunicaciones tengan una gran importancia en el desarrollo económico y social del país al facilitar una mejor integración con sus habitantes, sus recursos y sus potenciales de crecimiento, naturales, físicos y sociales.

El sistema de comunicaciones cumple además una función estratégica, tanto en la planeación como en la realización de las actividades del país, contribuyendo a la conformación de la identidad e integración nacional al diversificar y ampliar las posibilidades de difusión, educación, la cultura y el entretenimiento, porque permite obtener agilidad y eficiencia en las transacciones financieras, estimulando el proceso productivo como elemento de la comercialización de bienes y servicios.

El transporte como una de las actividades más dinámicas en los últimos 12 ó 15 años creció a un ritmo de 10% y su aportación al Producto Interno Bruto pasó de 4 a 6%. En 1983 el movimiento de pasajeros fué en un orden de 1430 millones de personas y el de carga fué de 490 millones de toneladas.³

Según el plan Nacional de Desarrollo, las obras de Infraestructura en transportes y comunicaciones están orientadas a apoyar la actividad económica al comunicar a las distintas regiones del país y mejorar las relaciones con el exterior, y contribuir a la descentralización de la vida nacional proteper-

y mejorar el aprovechamiento de la capacidad instalada mediante acciones de conservación y construcción de obras de Infraestructura.

La falta de comunicaciones en México, y en lo que respecta al Estado de Oaxaca, como uno de los problemas considerados en la actualidad, por la incomunicación de una considerable cantidad de poblados aislados, los caminos rurales o de mano de obra, nacen en forma ya planificada solamente a principios de la década anterior a la actual, como una necesidad de integración territorial y social con cientos de poblados que todavía se encuentran marginados geográficamente 18 000 en el rango de 300 a 3000 habitantes, a los cuales hay que enfocar en forma prioritaria gran parte de los esfuerzos gubernamentales si se quiere incorporar al resto del país a cerca de 10 Millones y hacerlos partícipes del desarrollo nacional, y aunque las realizaciones señalan que en 1977 ya contaban con caminos 8 000 de esos poblados faltando por comunicar todavía otras 10 000 comunidades.

La función de un camino planificado contribuye a dar sentido a las redes troncales de carreteras al incrementar la utilización de las mismas, asegurando que uno de los problemas que tiene una entidad para desarrollarse, para producir y para integrarse con cierta armonía al resto de la República, es el de su infraestructura, tanto en el país como en el Estado de Oaxaca, no se ha superado esa falta de desarrollo, principalmente por la falta de caminos y de una planeación adecuada a los mecanismos del transporte en los sectores productivos, primarios, secundarios y de servicios a la comunidad.

La planificación de un camino debe estar limitada por una línea que une los puntos desde los cuales conviene trasladar la producción hacia los centros de comercialización y abasto y que en caso de existir otras vías de comunicación la zona

de influencia queda limitada por linderos imaginarios a los --
cuáles se divide el tránsito hacia un camino o bien hacia otro
para no perder la estela de comunicación.

Primero se debe planificar una zona de influencia marcando
de la posible ruta a seguir, salvando los accidentes topográ --
ficos delineando las zonas improductivas con las zonas agríco--
las y sus tipos de cultivos, los ganaderos, forestales, meno--
res, etc.

La planificación de brechas se hará para marcar o señalar
una ruta mediante la cual, la población se puede comunicar con
el exterior, ya sea por medio de animales e a través de vehícu--
los, dependiendo la época del año, así su trazo, incluyendo en
este, el conveniente que aconsejan las técnicas modernas para
permitir reducir considerablemente su extensión.

Es sabido y también comprobado que los caminos y carrete--
ras guardan estrecha relación con los aspectos económicos cultu--
rales y sociales que constatan la grandeza de nuestra Patria, --
pues son ellos los que contribuyeron particularmente a forjar--
y consolidar la unidad nacional, y que es básicamente asunto --
para nosotros los mexicanos cuya existencia pública muestra am--
plia heterogeneidad en múltiples ángulos.

En el renglón económico es innegable que las arterias de
comunicación terrestre no solamente robustecen aquellos centros
vitales que cuentan con ellos, sino que al extenderse van creando
nuevos centros de producción y consumo que, naturalmente --
y en última instancia, fortalecen la economía en general en --
positivo beneficio del total de la población. En cuanto a su --
aportación en el campo cultural, igualmente, caminos y carrete--
ras, juegan importante papel, puesto que con ventajas de movilidad
que representan, prístanse a facilitar la expansión de --

las ideas y de educación hacia aquellos lugares en donde se posean tales medios de comunicación, lográndose así una mejor comunidad de pensamiento y florecimiento de mejor manera la instrucción. Por lo demás la red caminera permite que todos los mexicanos se conozcan mejor, y se guarden mayor estimación puesto que del mutuo conocimiento se engendra la amistad, simpatía y la nacionalidad se refuerza con mayor solidez y unidad.

3.2. DINAMICA DE LA PLANEACION.

Hoy en día los problemas regionales destacan por su gran actualidad casi al final del siglo XX próximo a principiar el siglo XXI, como cada siglo que pasa y viene acompañada de grandes transformaciones económicas, políticas y sociales, tanto en los viejos países industriales, como en los actuales países en vías de desarrollo.

Durante mucho tiempo no se había prestado atención alguna a este problema, a pesar de que en ello se enfrentaba uno de los problemas centrales del desarrollo, como obstáculos provenientes de una estructura (homogénea-heterogénea), que dificultaban el desarrollo económico.

¿ a que se atribuye la actualidad de los problemas económicos en nuestros días ? .

¡ Responsable de esto, es la economía de la industrialización⁴, ya que ella trajo consigo una profunda revolución de la estructura económica espacial y en la que radican los problemas que hoy en día nos crean dificultades.

Echando una mirada retrospectiva a la época preindustrial descubriremos en ella una estructura económica espacial, libre de problemas, porque existía una Agricultura e Industria que estaban dispersados por todo el país, de la misma manera también los poblados se encontraban ampliamente dispersos.

La industria se hallaba en forma artesanal y de preferencia en las ciudades, existía también una artesanía rural, y generalmente en forma de industria doméstica rural. Así se explica que la mutua dependencia económica de las personas entre sí, fuera muy inferior a la que presenciamos hoy en día.

De este modo, las diferentes zonas y las regiones económicas, permanecían relativamente desligadas e independientes - unas al lado de otras. No obstante éstas se parecían en cuanto a su estructura interna, en el sentido de que las zonas rurales practicaban una división del trabajo con los centros cercanos, es decir, las ciudades provinciales, y estas últimas a su vez con un centro comercial más distante. Por esta razón - la estructura económica espacial de entonces era homogénea ya que su punto fuerte se encontraba en la agricultura y en la comunidad rural porque la mayoría de la población subsistía de la agricultura.

La revolución industrial echó por tierra, esa vieja estructura espacial, y bajo la influencia de la técnica moderna se consumó una profunda modificación tanto en la producción como en el transporte. La industria fabril que entonces surgió obedecía a otros criterios de ubicación, diferente a los que regían para la artesanía de la época preindustrial. Fué así como desaparecieron miles de empresas artesanales ubicadas en forma dispersa. La industria desencadenó una creciente demanda de mano de obra, debida en especial a una tendencia a aglomerar a las empresas productoras en determinados lugares, debido a la mutua complementariedad en el aprovechamiento de ciertas instalaciones de producción.

Esta nueva estructura espacial pone de manifiesto, en contraposición a la época preindustrial un gran poder concentra

ción se manifiesta de tal manera, que al lado de los centros--comerciales administrativos tradicionales se han ido formando--centros industriales, ya sea superponiéndose los primeros, o--ya sea surgiendo de la nada. Ese carácter heterogéneo de la --estructura espacial, se originó a causa de la escisión del espacio económico en distintos tipos regionales.

En los últimos tiempos se ha dicho repetidamente que el--desarrollo económico regional del pasado condujo a deformaciones de la estructura económica, puesto que no se había reconocido la importancia de la dimensión regional con respecto al --bienestar de toda la economía. Ante tales circunstancias, surgió una política económica regional que evitara esa revolución defectuosa o que removiera las que se habían presentado. Hoy--en día se hacen tentativas con respecto a ello en diferentes --países. Pero como una política económica regional tiene que --contar con períodos más o menos largos. Se ha hecho necesario un programa estructural a largo plazo que elimine paulatinamente esas anomalías y considere claramente en su aspecto político--económico, evitar el empobrecimiento de las regiones periféricas, y también la no utilización de sus fuentes de riqueza --naturales potenciales, en cuanto estas ofrezcan posibilidades de explotación económica. Presente esto, como una de las razones consideradas para adecuar una planificación regional expresada en forma positiva, lo que significa que se trata del aprovechamiento de las posibilidades de desarrollo a largo plazo --existentes en las diferentes regiones del ámbito nacional, y --que pueden ser aprovechadas gracias a la ayuda de sus habitantes y romper el llamado "circulo vicioso" de la pobreza.

El intentar fundamentar, en lo antedicho, la necesidad--de una planificación regional y describir su pasado. En Méxi-

ce; debido al proceso de polarización que se ha observado en su desarrollo económico, y que dió origen a serios desequilibrios tanto económicos como sociales, diversas instituciones realizaron estudios tendientes a delimitar regiones económicas y naturales en el país con el propósito de disminuir esos desajustes para lograr un desarrollo armónico entre ellas.

No es sino hasta después de 1910 en que la participación del Estado con numerosas empresas industriales y la distribución de grandes extensiones de tierras, despertaron el estudio de la división regional como instrumento de planeación económica, y que dieron auge a partir de 1940 elaboradas por las dependencias del Estado, figurando en ellas la Secretaría de Agricultura y Fomento en 1936 que delimitó las regiones económico-agrícolas, basándose en las variables geográficas y económicas para agrupar los municipios de cada entidad federativa. La Dirección General de Estadística realizó la primera división del país por "zonas" para agrupar un censo de población. En 1950, se publicó un mapa considerando como la primera división regional de carácter económico, presentando 344 municipios, 44 regiones y 8 zonas económicas para el que se tomaron como base quince grupos de datos de carácter geográfico, económico y social.

En 1959, La Secretaría de Comunicaciones elaboró un trabajo sobre planificación de sus actividades en las regiones del país para integrarla a su red de comunicaciones. En esa misma época la Secretaría de Agricultura y Ganadería elaboró un trabajo donde se delimitaron las zonas del país según su clima, sistemas de riego, cultivos principales, etc.

Dicho proceso de desarrollo en México, ha sido el resultado tanto de las condiciones geográficas del país, como de las políticas económicas adoptadas a nivel nacional que determinaron su evolución.

Uno de los principales motivos para que en México surgiera la idea de planificar el desarrollo económico nacional, fué, por un lado, la crisis mundial que se presentó en 1930. De esta forma el primer intento de planificación en el país, fué el llamado Plan Sexenal, el cual trató de atenuar las dificultades de México con otros países en materia de comercio exterior. Sin embargo careció de una política financiera apta para apoyar los demás aspectos económicos y sociales, llevándose a cabo en la irrigación y los transportes.

Posteriormente en el Gobierno de Avila Camacho, se elaboró el segundo Plan Sexenal, sin llevarse a cabo por tratarse de temas generales y no correspondieron a la realidad económica social de México.

En el régimen de Miguel Alemán (1946-1952), se promulgó una ley que facultaba a la Secretaría de Hacienda, controlar y supervisar las operaciones de los organismos descentralizados y las empresas de participación estatal, estableciendo poco después, la Comisión Nacional de Inversiones.

En el período de Ruiz Cortínez las Secretarías de Hacienda y Economía prepararon un plan de inversiones del Sector público para ejecutarse por una comisión tripartita formada por representantes de la Secretaría de Hacienda, Banco de México y Nacional Financiera.

No fué sino hasta mediados de 1962 cuando se elaboró el primer Programa Nacional de Desarrollo e Inversiones, al cual se le llamó Plan de Acción Inmediata, como un programa nacional de Inversiones que abarcaría al sector Privado. A la realización de ese Plan siguió otro para el periodo de 1965-1970 el cual tuvo pocas posibilidades de llevarlo a la Práctica, al no atender debidamente los problemas que presentaba el pro

ceso de desarrollo del país.

En base al análisis de planeación regional, se puede -- concluir que en México se careció de una planeación económica a nivel Nacional.

El Plan Global de Desarrollo en el período de Luis Echeverría, (1970-1976), si bien tuvo algunos éxitos, el descubrimiento del petróleo llevó a México a ciertos periodos de estabilización, los cuales se desarrollaron en el período de José López Portillo, (1976-1982), que si bien no se supo manejar -- en el Sistema Nacional de Planeación, lo que repercutió se hiciera a un lado y finalmente cayó con la crisis de 1982.

El Plan Nacional de Desarrollo fué elaborado en el contexto de la crisis económica más seria que haya enfrentado -- el país en su historia moderna y en el marco de graves problemas mundiales.

La Planeación en México ha sido, y lo es todavía,⁵ un -- instrumento para concebir y ejecutar una política de desarrollo que moviliza todas las fuerzas de la sociedad y al mismo tiempo refuerza las bases sociales del Estado.

La acción del Estado: Precisa de la planeación como producto coherente de los propósitos, deseos y expectativas de -- la mayoría de la sociedad.

"Los planes para ser democráticos, deben incorporar la vitalidad y la participación creativa de la sociedad civil y suscitar de todos los -- mexicanos la participación entusiasta y fructífera, en las grandes tareas nacionales que no pueden ser obra, sólo del Gobierno".⁶

El Estado mexicano fundamenta el ejercicio de su responsabilidad rectora del proceso de desarrollo del país en la --

Constitución Política, que reconoce y consagra los principios y valores que conforman el sistema político de la Nación. A través de sus diversos instrumentos, promueve y orienta la acción de los sectores sociales y productivos hacia la obtención de los objetivos del desarrollo.

La estrategia de desarrollo, que esta puesta en marcha, pretende establecer nuevas bases para alcanzar condiciones cualitativamente diferentes a las del pasado, a partir del combate a los desequilibrios económicos, que durante un largo proceso de gestación, llevaron a la existencia de la actual crisis.

La planeación para su funcionamiento, cuenta con diversos instrumentos que guardan un orden y jerarquía en el tiempo y en el espacio. En ellos se definen objetivos, metas, estrategias, políticas, medidas operativas y recursos.

En el nivel más general, el plan Nacional de Desarrollo y los programas nacionales y regionales definen estrategias y propuestas de acción para el mediano plazo, que dan respuesta a las prioridades del desarrollo integral del país y atienden a las regiones que se consideran estratégicas.

En la política regional se establecen las bases generales para la descentralización de la Vida Nacional y del desarrollo regional, los lineamientos para un desarrollo estatal-integral, las bases para una mejor integración de las diversas regiones del país al desarrollo Nacional, las orientaciones estratégicas para revertir la tendencia concentradora de-

la zona metropolitana de la Ciudad de México, así como las medidas requeridas para hacer más eficiente el crecimiento de la misma.

El Plan presenta un esquema que contiene la obligatoriedad de la Administración Pública Federal en su realización, la coordinación de esta con los gobiernos municipales y estatales y los lineamientos y mecanismos generales de participación para que los diferentes grupos de población se incorporen a las tareas del desarrollo en las áreas de su interés. En el Estado de Oaxaca, los programas especiales tienen el propósito de atender regiones específicas o situaciones críticas con una visión de largo plazo, coincidente con las grandes líneas del programa del Gobierno y del Plan Nacional de Desarrollo.

El desarrollo integral de Oaxaca, es indispensable para la satisfacción de sus necesidades más agudas.

En la realización del Plan, será decisiva la participación de las fuerzas productivas y de los sectores de opinión constituidos por maestros, universitarios, profesionistas y técnicos, que encontraron en el plan un amplio espacio para la realización de los propósitos productivos y sociales que les conciernen.

Así por la vía institucional de la participación, la renegociación social, la representación y la cuidadosa ejecución de la inversión pública, social y privada, se sentarán las únicas bases efectivas y duraderas para garantizar el desarrollo económico y social de los Oaxaqueños, así como la seguridad de nuestro proyecto de desarrollo.

Con el objeto de que quedaran incorporados en la ley suprema los principios del desarrollo, se reformarán los Artículos 25, 26 y 73 fracciones XXIX (D) Y (E). La atribución del

Estado en materia económica quedó consagrado en el artículo -- 25 constitucional, señalando en primer término, principio de la rectoría de Estado para el desarrollo nacional mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo, así como con -- la justa distribución del Ingreso y la riqueza, que faciliten el ejercicio de las garantías que protege la propia constitución política.

Se introduce además, en forma explícita, al sector social como parte fundamental de la economía mixta y señalo la necesidad de crear condiciones favorables para el desenvolvimiento del sector privado en su contribución al desarrollo -- económico nacional.

El Artículo 26 instituye a la Planeación Democrática -- como un instrumento de Gobierno y constituye el fundamento -- legal de la ley, estableciendo principalmente que

"El Estado organizará un sistema de planeación Democrática del desarrollo nacional -- que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía per la Independencia y la democratización política, social y cultural de la -- nación".

Se le otorgó al Congreso de la Unión, la facultad de -- legislar en materia de planeación del desarrollo económico -- y social, con el objeto de facilitar la adecuación de la legislación vigente y la expedición de nuevos ordenamientos. Es en este contexto que en enero de 1983, se publicó la Ley de -- Planeación que define el marco normativo de la planeación y -- fija claramente sus atribuciones en el Sistema Nacional de -- Planeación Democrática, correspondiente a la Administración -- Pública Federal, señala los documentos de la planeación y su

relación, establece las bases para la participación y consulta popular, determina las características y programas, productos del sistema.

3.3. PLANEACION DINAMICA COMO INSTRUMENTO DE DISEÑO DE UNA - ESTRUCTURA CAMINERA ESTRATEGICA PARA EL CRECIMIENTO ECONOMICO.

Dentro del espíritu del artículo 26 de la constitución y de la ley de planeación, se sustenta en una concepción de desarrollo regional, que se concreta en tres ámbitos para llevar a cabo la acción Pública y Social.

Primero.- Que consiste en la descentralización paulatina de acciones y servicios, así como de recursos, para que los Estados y Municipios puedan satisfacer más eficazmente las necesidades de su población y en la revisión de competencias constitucionales en los tres niveles de gobierno para que de acuerdo con el artículo 115, se fortalezca el municipio en su función primordial de gobierno directo de la comunidad.

Segundo.- Cuyo objetivo es la coordinación entre las dependencias federales a partir de las propuestas y acciones de los Estados, para que los programas normales de la federación respondan y apoyen las prioridades que cada Estado vaya dictando.

Tercero.- Orientar la localización más conveniente de la actividad económica general y sectorial dentro del Territorio Nacional.

En la actualidad, bajo la necesidad de incorporar fuerzas regionales y aumentar la participación de la población se están determinando cambios en las políticas nacionales de desarrollo de las zonas o regiones al interior de los países-

de América Latina, los resultados no muestran posibilidades -- de que esta estrategia puede ser a corto, mediano o largo plazo, en la alternativa de integración de las economías inner--sas en el sistema capitalista.

En los países donde más notorios fueron los resultados, corresponden a aquellos en que el centralismo representaba -- la columna vertebral en las decisiones de política económica. En este sentido, destacaron : Chile, Argentina y Perú, que emprendieron una especie de equipamiento físico y jurídico en -- cada una de las regiones, enlazados perfectamente con el cen--tro, se crearon autoridades regionales dependientes del go---bierno en la metrópoli, unas con cierta autonomía, otras para ejecutar proyectos con diversos propósitos fuera del centro;-- se establecieron mecanismos de transferencia a fin de contar--con el financiamiento de los programas de desarrollo regional. En consecuencia, aunque se lograron algunos hechos de importan--cia, como en el caso chileno en que se formuló por primera -- vez en América Latina, una política nacional de desarrollo -- regional; e; en los casos que sólo se lograron formar verdade--ros centros de concentración de información y de proposición--de alternativas de desarrollo regional al gobierno central; -- parece que mayores alcances no se apreciaron, debido a diver--sas razones que explican la limitación de estos primeros in--tentos. En unos se considera que no se completó el proceso,--e sea que no se hizo acompañar al desarrollo regional con -- una reforma administrativa, pues es evidente que las medidas--tomadas se quedaron hasta el punto en que sólo se aumentó la--eficiencia del sistema capitalista, y no se llegó a transfe--rir a la periferia la capacidad de decisión y de lograr una -- mayor participación de los sectores económicos y sociales de--las regiones.

En estos países en que el centralismo se encuentra fuertemente acentuado y en los que este es menor como en el caso del Brasil, Venezuela, Colombia y México, las acciones dirigidas a estimular el desarrollo regional, han logrado avances en la construcción de obras de gran inversión; sin embargo, los beneficios sociales derivados de las cuantiosas inversiones realizadas por los gobiernos centrales son poco apreciables, en la medida que siguen ausentes procesos continuos de desarrollo regional, los índices de desempleo se acrecientan, los ingresos se reducen continuamente, las emigraciones son constantes y no se percibe a corto plazo, y que a esta estrategia se le de vigencia y constituya una opción regional.

Bajo estas experiencias que han alterado el desarrollo regional, en el caso concreto de México, los desequilibrios de su economía representan en la actualidad uno de los problemas más importantes porque evitan un desarrollo sostenido que procure la satisfacción de las necesidades nacionales. Es por ello que la conjunción de esfuerzos en pos de su solución debe constituir uno de los objetivos fundamentales de las estrategias y políticas económicas del Estado Mexicano.

La injusta distribución del ingreso, la concentración de la propiedad de los recursos productivos, la concentración de la actividad económica en algunas regiones del país en detrimento del resto, constituyen las consecuencias del desequilibrio regional en el desarrollo económico y de los bajos niveles de bienestar de la población.

Las concentraciones más importantes se han presentado en las industrias, en los servicios y en el comercio y se limitan principalmente en las áreas urbanas más grandes del país a costa de la marginación de grandes áreas rurales propiciando una desigual oportunidad de progreso para el total de la pobla

ción y la inequitativa distribución de los beneficios que trae consigo el desarrollo económico.

Las desigualdades regionales en México, se reflejan y -- manifiestan en los contrastes existentes entre el campo y la -- ciudad, entre las pocas grandes urbes y las pequeñas ciudades-- el grueso de la actividad económica se concentra en torno a -- tres grandes polos de desarrollo, especialmente en el Distrito Federal y Área Metropolitana, Guadalajara y Monterrey. En el -- año de 1980, solamente el Distrito Federal participó con el -- 25.2% del Producto Interno Bruto Nacional, y si se suma esta -- participación con la de tres ciudades más importantes, Estado-- de México, Veracruz y Nuevo León, se observa que en conjunto -- contribuyeron con el 53.5% del total del PIB Nacional; esto -- significa que los 28 estados restantes participaron en conjun* to con el 46.5% del PIB Nacional, correspondiendo el Estado de Oaxaca, una participación de sólo 1.4% del total Nacional.⁸

Con relación a la población económicamente activa (PEA), el Distrito Federal absorbió el 17.7 % del total del País, el-- Estado de México 11.3 %, Jalisco 7.1 % y Nuevo León 4.4 %, que en conjunto representa el 47.7 % de la PEA, de la población.⁹

Con respecto a la actividad agrícola, industrial y pes-- quera, la agricultura moderna de riego se localiza en un 50 % en el Noreste de México, y un 30 % en el Norte, que tan sólo -- estas dos regiones concentran el 80 % del total nacional. Por su parte, la actividad industrial registró, que más del 55 % -- del valor de la producción se genera en la región centro-este (principalmente en el valle de México), y 9.5 % en la Norte, -- contra el 1 % en la Península de Yucatán. Mientras que la ac-- tividad pesquera refleja que más del 60 % se desarrolla en la región Noreste.

En consecuencia, el desequilibrio económico existente, --

se manifiesta en el ritmo de crecimiento de las diversas regiones, creando lo que se ha dado en llamar "Círculo vicioso de la pobreza", que consiste en que las áreas prósperas atraen - cada vez mayores recursos de capital que proporcionan más y mejores servicios colectivos, en tanto que las áreas deprimidas - o estancadas, son despojadas de sus escasos capitales, a pesar de caracer en general de los más elementales servicios colectivos, lo cuál ensancha la brecha en las regiones avanzadas.

Para dar solución a ésta problemática económica, en México, se ha utilizado tradicionalmente criterios diversos de planeación regional que en la mayoría de los casos lejos de complementarse entre sí, han sustituidos a los que se encontraban operando fundamentalmente, ello obedece a que no ha existido - una definición clara que permita un seguimiento por parte de - las diferentes administraciones en torno a los objetivos y tipos de regiones en los cuáles se debiera promover el desarrollo económico continuadamente.

A pesar de las diversas experiencias en la revisión y actualización del marco normativo y de los procesos operativos - en la instrumentación, ejecución y evaluación de los planes y programas que de ellos han derivado, no es, sino hasta los años setentas, cuando se inicia la elaboración de planes diseñados pa ámbitos específicos de la actividad nacional, como un esfuerzo para ubicar la planeación en ciertas áreas y regiones prioritarias.

En el sexenio 1970-1976, cuando se empieza a realizar de una manera más sistemática, esfuerzos en materia de planeación programática a nivel regional; en ello, a través de los comités promotores de desarrollo de los estados (COPRODES); durante el periodo 1976-1982, se establece la reforma administrativa y el proceso de planeación a nivel nacional con la trans-

formación de la Secretaría de la presidencia en Secretaría de Programación y Presupuesto, Los COPRODES, se convierten en comités para la planeación del desarrollo de los estados (COPLADES), y se inicia la elaboración de planes sectoriales y regionales.

En la administración de Miguel de la Madrid, el proceso de planeación se instaura desde sus inicios con la expedición de la Ley de Planeación del 5 de Enero de 1983 y las modificaciones y ediciones a los artículos 25, 26, 27, y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos, así como el establecimiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática. Esta situación le otorga facultades al estado, para asumir la rectoría del desarrollo nacional, mediante la práctica sistemática de funciones inherentes a la planeación, conducción, coordinación y orientación de las actividades económicas, así como a través de la regulación y fomento de aquellas actividades que demanda la población y repercuten en el interés general.

Al conocerse en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), - la aguda concentración que se ejerce en los ámbitos; político, económico, administrativo y cultural; se propuso como una de las acciones básicas de gobierno, descentralizar de manera planeada dichas actividades. La estrategia planteada en el PND, para contribuir a un desarrollo equilibrado, consiste en promover a las regiones que tienen condiciones reales de desarrollo, como son las costas y las fronteras a través de redistribuir las actividades productivas y de servicios. El principal instrumento para el logro de éste propósito lo constituye el gasto público, en el cuál deberá canalizarse a la creación de una infraestructura física y social en estas regiones de Oaxaca.

Para el fomento de la descentralización, el Plan Nacional

de Desarrollo establece tres acciones fundamentales.

- 1.- Desarrollo estatal integral
- 2.- Fortalecimiento municipal-
- 3.- La reordenación de la actividad económica en el territorio nacional.

El PND, propone además, lineamientos básicos para la elaboración inmediata de los programas de regiones estratégicas - como son: Frontera Norte, Mar de Cortés, Sureste y Zona metropolitana de la ciudad de México.

En lo político, el principal objetivo de la descentralización, es la revisión y redistribución de las competencias -- entre las tres instancias de gobierno. La federación asume la función de instancia rectora del desarrollo en coordinación con las entidades y éstas con los municipios.

En lo económico, se aspira a una redistribución geográfica más equitativa, mediante políticas tendientes a reubicar a lo largo del territorio, las actividades productivas, procurando que las opciones de localización contribuyan a redistribuir los intercambios regionales para contrarrestar la concentración actual.

En este aspecto se propuso hacer, " Un esfuerzo de rediseño territorial de la economía hacia ciudades medias, a -- las cuales se dotaría de infraestructura, equipamiento y servicios básicos, para que en el mediano plazo puedan incorporar -- ordenadamente nuevas actividades económicas y absorber asentamientos humanos adicionales. Se pretende con ello, lograr un proceso de desarrollo regional equilibrado dentro de las entidades Federativas. 10

En lo administrativo, se pretende avanzar en el proceso de descentralización de la Administración Pública Federal a -- través de la revisión de competencias para equilibrar las fa--

cultades y funciones entre las tres instancias de gobierno;-- Federal, Estatal y Municipal.

Para lograr un desarrollo regional que conjunte a todo el país, se define como prioritaria la integración gradual de una red transversal de comunicaciones y transportes, con la infraestructura básica para favorecer el intercambio de productos entre las diferentes entidades del país; (caminos, Ferrocarriles, correos, teléfonos, telégrafos, etc.).-

La política de desarrollo regional tiene como ámbito -- geográfico fundamental, a las entidades federativas, y, el -- propósito básico de estas política es lograr tanto en lo económico como en lo social, el desarrollo equilibrado de las regiones. Para el logro de este objetivo, las acciones propuestas son las siguientes:

- Mayor vinculación de las economías rural y urbana, mediante la creación de vínculos que permitan realizar un mejor intercambio de productos y servicios.
- Creación de un Sistema Estatal de Planeación Democrática, con el propósito de que sean las propias entidades federativas las que promuevan y administren su propio desarrollo, conviniendo acciones con la Federación.
- Elaboración de los Planes estatales de Desarrollo, fijando una estrategia de desarrollo específica para cada entidad, que se adecúe a los propósitos nacionales.
- Fortalecer un convenio único de desarrollo (CUD); como instrumento jurídico, programático y financiero que preponga dar respuesta a las necesidades prioritarias de las entidades federativas mediante la concertación de acciones de competencia y de interés común, entre los gobiernos, Federal, Estatal y Municipal.
- Programar y presupuestar el gasto regional con el fin --

de reordenar la economía nacional.

Este gasto estará orientado a incidir en el impulso al desarrollo de las regiones menos favorecidas y a concentrar - en ciudades medias y las comunidades una adecuada capacidad de los servicios básicos; agua potable, electrificación, camp nos, vivienda, escuelas, centros de salud, y otros muchos más en puntos estratégicos determinados por los gobiernos estatales.

Estos son en general, los propósitos y objetivos que en materia de desarrollo regional se ha planteado el gobierno federal y que desde luego, implican un enorme esfuerzo en la -- descentralización, no solamente en lo económico, sino también en lo político y la administración, que requieren sin duda -- de un largo plazo.

3.3.1.- Programa de Caminos.

"Quienquiera que ame al pueblo,
y el mayor desarrollo de la vi
da económica y cultural de las
sociedades, tiene que profesar
un amor reflejo al camino"

" Con frecuencia los camineros -
del mundo comparan las redes -
viales con el sistema arterial,¹¹
y venoso del cuerpo humano" .

La vitalidad económica de un país, es tanto más notable, cuanto más crecido es el desarrollo de sus comunicaciones y -- transportes.¹²

Esto es así, en razón de que las naciones civilizadas; - como México por ejemplo, ni pueden producir todo lo que consu men, ni alcanzan a consumir todo lo que producen, y tienen --

que valerse de un intercambio permanente, no sólo de productos sino también de noticias e ideas, para lo cual emplean los diversos medios de comunicación y los variados medios de transporte.

Clare, que este intercambio no es nuevo; se practica desde tiempos inmemoriales, lo mismo entre los individuos de las distintas regiones de un país que entre las diversas regiones de la tierra; pero se ha intensificado considerablemente en el transcurso del presente siglo, debido al aumento de la población, que con la consiguiente multiplicación de necesidades materiales y culturales, ha propiciado el adelanto de la técnica y la superación de la ciencia, con lo que las comunicaciones y los transportes, al mismo tiempo que han mejorado su rapidez y seguridad, han alcanzado mayor volumen y extensión.

Mientras la intensificación en el transporte de individuos y de productos, a traído como consecuencia, un gran desarrollo de las vías terrestres, marítimas, fluviales y aéreas, el incremento de las relaciones sociales y culturales de los pueblos ha determinado la evolución y multiplicación de las comunicaciones del pensamiento, que atendidas solamente por el correo en la antigüedad, hoy endía se manifiestan en extensas redes de telecomunicaciones, en los que figuran el telégrafo, teléfonos, cable submarino, la radiotelegrafía, radiotelefonía, televisión, y de más reciente aparición los satélites, que hoy en día muestran la técnica más avanzada en el desarrollo de la comunicación humana.

La importancia que tienen las comunicaciones y los transportes, han logrado conectar, los más grandes y apreciados intereses de los pueblos de todos los continentes y los de cada uno de estos con los de cada país; por ello se han considerado a las comunicaciones y los medios de transportes, como el vehí

culo más valioso de la expansión cultural, gracias a los caminos que como venas se extienden por el mundo entero.

En México, como en todos los países del mundo, gracias a los caminos, las comunicaciones y los medios de transportes, han contribuido en primer término, a mejorar la distribución de la población, favoreciendo la instalación o el aumento de núcleos de habitantes en regiones deshabitadas o poco pobladas como sucede en el norte del país, enseguida, han hecho posible el desarrollo económico de zonas que estimadas en el pasado como improductivas hoy en día incrementan su producción, gracias a la presencia de mercados abiertos y aproximados por los ferrocarriles y las carreteras, como pasa por ejemplo, con los productos tropicales de las costas del sur y sureste, con los cereales del norte y noreste, y las telas, aparatos y máquinas del centro del país.

Esta influencia no sólo se manifiesta en el aspecto económico, que es básico en la vida de los pueblos, sino también en el aspecto social, por cuanto a que han acercado a los habitantes de todas las regiones de México, relacionándolos con sus intereses comunes, fomentando el espíritu de solidaridad nacional y robusteciendo los sentimientos de amistad y comprensión, asimismo la influencia de las comunicaciones y los transportes al abatir el aislamiento en que habitaron los núcleos de población, contribuyendo poderosamente a la integración nacional, borrando los regionalismos infecundos, generalizando nuestro idioma y las modernas técnicas de vida con lo que se eleva también el nivel cultural de los pueblos. Y por si eso no fuera suficiente, las comunicaciones y los transportes gracias a los caminos, han fomentado nuestras relaciones internacionales, acrecentándolas a tal grado que nuestro país brinda y recibe a la vez, las corrientes culturales del mundo moderna.

" Uno de los retos de Oaxaca consiste en romper con el atraso y volcarse hacia la modernidad " .

" Estamos obligados a abrir una brecha realista para implantar un nuevo sistema de caminos adecuados, a las posibilidades y necesidades de los pueblos y el Estado." ¹³

Oaxaca, es una de las zonas menos comunicadas del país. El infructuoso relieve que predomina en la mayor parte de su superficie y la dispersión de la población en las zonas serranas, son dos de las dificultades principales para lograr el establecimiento de una red adecuada de caminos en la entidad.

La parte central del Estado, valles y la Mixteca se encuentra relativamente bien comunicada con el centro del país, y en años recientes, la zona de la costa ha quedado unida al resto del país hacia Guerrero y el Istmo.

La carretera transísmica, también atraviesa esta misma zona que ya habíamos señalado anteriormente. Sin embargo, también podemos señalar que la conexión desde el centro de la República Mexicana y la capital Oaxaqueña con la Costa y amplias zonas de las Sierras septentrionales y las del Sur es deficiente, aunque existe una carretera principal que une a la ciudad de Oaxaca con el puerto de SalinaCruz y la zona Istmica.

Oaxaca contaba hasta 1979 con un total de 11 668 kilómetros de carreteras; de estas 5 267 (45.2 %), eran de terracerías; 3 784 Km. (32.4 %) estaban revestidas y tan sólo --- 2 617 Km. (22.4); eran pavimentadas. ¹⁴

INDICADORES ECONOMICOS

Infraestructura

1.- Comunicaciones y transportes en 1979

CUADRO N° 1

CONCEPTO	UNIDAD	OAXACA	REP.MEX.	¢ DEL PAIS
Longitud de caminos	Km	11688	211 246	5.5
Terracería	Km	5267	60 011	8.8
Revestidas	Km	3784	85 447	4.4
Pavimentadas	Km	2617	65 788	4.0
Longitud de caminos por c/1000 Km ²	Km	124	108	---
Longitud de caminos por c/10 000 hab.	Km	51	31	---

La densidad de carreteras para el año citado fué de 124-kilómetros por cada 1000 Km², y en relación a la población de 51 kilómetros por cada 10 000 habitantes.

En cuanto a la composición de la red de carreteras, existen en el Estado 0.212 Km. de caminos alimentadores por cada -kilómetro de red troncal, muy por abajo de la red nacional que es de 1215 km de red alimentadora por cada kilómetro de red ---troncal.

En orden de importancia, las principales carreteras del Estado son: La internacional Cristóbal Colón con una longitud de 611.5 kilómetros, la cual atraviesa longitudinalmente el territorio Oaxaqueño y se cataloga como la principal vía --de acceso ya que comunica los centros urbanos más importantes de la entidad.

La costera del pacífico con 464.3 kilómetros comprendidos en el Estado de Oaxaca, casi en su totalidad pavimentada y formada por los siguientes tramos: Límites del Estado de Guerrero, de Amapulco-Santiago Pinotepa Nacional; en Oaxaca, de Santiago Pinotepa Nacional (cabecera municipal)-Santiago Jamiltepec (cabecera distrital); Santiago Jamiltepec-Puerto Escondido (agencia municipal e de policía); Puerto Escondido-San Pedro Pochutla (cabecera distrital); San Pedro Pochutla-Salina Cruz (cabecera municipal); de Salina Cruz-Tehuantepec (cabecera distrital); Tehuantepec-Juchitán (cabecera distrital); de Juchitán-San Pedro Tapanatepec, casi en el límite con el Estado de Chiapas.

La carretera Buenavista-Puerto Angel, que comunica a través de sus 474.3 km de longitud las regiones del Papaloapan, Sierra e Istme.

La carretera Tehuacán, Puebla-Puerto Escondido con una longitud de 383.1 kilómetros que conecta la región de la Cañada con los valles centrales del Estado y con este puerto que tiene un potencial turístico considerable.

La carretera transísmica que comunica al Estado de Veracruz con el más importante polo de desarrollo de la entidad; el Puerto de Salina Cruz.

Otras carreteras de menor importancia son: Teotitlán de Flores Magón-San Juan Bautista Tuxtepec; San Juan Bautista Tuxtepec-Palomares, Central de la Mixteca; Tlacolula-Cuajimeloyas Villa Alta, entre otras.

La red ferroviaria no ha sufrido cambios notables; hasta 1980, Oaxaca contaba con 672.2 kilómetros de vías férreas que representaban el 2.6 % de la red Nacional y determinan una densidad de 7 kilómetros por cada 1000 km.²

Los principales recorridos están cubiertos por el Ferro-

carril Mexicano del Sur, que cubre la ruta, Oaxaca-Puebla-México; el Nacional de Tehuantepec, la de Salina Cruz a Coahuila de Coalco; y el Panamericano que va de ciudad Ixtepec a Ciudad Hidalgo; existen además dos ramales cortos, uno de Oaxaca a Tlacolula de Matamoros y el otro de la ciudad de Oaxaca a Santa María Zaachila-Zimatlán de Alvarez, Ocotlán de Morelos y el Taviche.

En relación al transporte aéreo, el Estado, cuenta con un Aeropuerto de mediano alcance localizado en la ciudad de Oaxaca, este aeropuerto transportaba mensualmente 38 000 pasajeros y 150 toneladas de carga en promedio. Con la apertura de Bahías de Huatulco al turismo, los vuelos se han incrementado, ya que Bahías de Huatulco cuenta con un moderno aeropuerto, y los pasajeros se han duplicado con el tamaño de carga. Se cuenta además con más de 100 aeropuertos que dan servicio en su mayoría a avionetas y aviones DC-3.

En cuanto a transportación marítima; se cuenta con el Puerto de Salina Cruz; el cual en 1980 tuvo un movimiento de carga de 7 100.4 toneladas.

Los servicios telefónicos, telegráficos y postal, han sido factores de particular importancia para la integración del Estado, dada su gran extensión territorial.

Así en 1980, el servicio telefónico se proporciono a través de 15 centrales telefónicas, 131 casetas y 44 376 aparatos, beneficiando al 49.6 % del total de la población.

El servicio telegráfico, localizado principalmente en el medio rural, benefició a 34.2 % de la población total, la operar 84 oficinas distribuidas en todo el Estado y manejar un total, de 1880.0 miles de telegramas nacionales e internacionales.

Por su parte, el servicio de correos para el año citado-

operó con 79 administraciones, 466 agencias, 7 sucursales y -- 124 expendios de timbres que hacen un total de 676 oficinas -- postales distribuidas en el Estado.

Por último, el número de estaciones de radio existentes en el Estado, asciende a 20; de todas ellas de tipo comercial y de banda normal (A.M.).

En relación a las vías de comunicación en 1985, Oaxaca tenía 14 446 kilómetros de carreteras,¹⁵ de estos, el 22% correspondió a carreteras pavimentadas, el 45 % a terracerías y resto a revestidos, mientras que en el país durante 1984 la composición fue de 32 %, el 21 % y 47 % respectivamente. El total de kilómetros de carreteras de la entidad representaban el 5 % de la red nacional, la cual comparada con la proporción del territorio que ocupa el 5 % del total del país determinó una densidad de carreteras para el Estado de 159 kilómetros por cada mil kilómetros cuadrados de superficie que se compara favorablemente con el 115 a nivel nacional.

CUADRO Nº 2

OAXACA: PRINCIPALES INDICADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL ESTADO POR MODALIDAD 1980-1984-1985							
MODALIDAD DE TRANSPORTE	1980		1984		1985		
	OAXACA	NACIONAL	OAXACA	NACIONAL	OAXACA	NACIONAL	OAXACA NAC.
CARRETERA							
longitud de la red de carreteras en (km).....	11 651	212 626	11 560	221 003	14 446	225 600	
pavimentados	2 519	66 920	2 954	71 631	3 123	n.d.	
terracerías	5 379	58 144	2 993	45 516	6 522	n.d.	
revestidos	3 753	87 562	5 613	103 856	4 801	n.d.	
km carretera por mil km de sup.	124.0	108.6	123.0	112.9	158.8	115.2	

Fuente: INEGI.- Anuario Estadístico de los E.U.M. Dirección general de Estadística. Departamento del sector de comunicaciones y transportes.

Elementos del programa de caminos:

" La magnitud del reto es grande, pero no insalvable. Estamos decididos a avanzar porque queremos progresar, es imperativo conectar las zonas productivas con los mercados, si no, no tendremos desarrollo económico, producción ni productividad." ¹⁶

Uno de los elementos más importantes para lograr el progreso económico, consiste en la elaboración de programas que tengan presente los cambios cualitativos y cuantitativos de la producción, en cada decisión estratégicamente tomada; así como su aplicación apropiada a la situación particular de cada país.

Al respecto, un programa de desarrollo regional debe funcionar como complemento indispensable del programa nacional, pero nunca desenvolverse autónomamente; de la misma manera que éste, no puede desentenderse ni operar eficazmente sin aquel.

Presisamente por la desvinculación de los programas del desarrollo nacional y regional, se ha presentado un contraste violento entre las distintas regiones del país, entre los cuáles el Sur y el Sureste, son los menos favorecidos por las inversiones en infraestructura del sector público. Esta decadencia es lamentable si se toma en cuenta que se margina con ello, una de las regiones potencialmente más ricas en recursos productivos del país.

Cuando se abrió al tránsito el camino carretero del Sureste, se observó inmediatamente un ascenso económico regional con sus consiguientes repercusiones en la economía, pero a su vez el crecimiento presionó sobre la mencionada vía; rebasando la inmediatamente y planteando la necesidad de abrir caminos interiores de acortamiento más seguro y rápido en su tránsito.

Por lo mismo es de observarse, que la producción inicial

de el Sureste, sería de materias primas, dirigidas a los centros de consumo del centro y norte del país. En ese sentido, las tarifas de transporte juegan un papel decisivo y es por eso que deben entrar en juego los Ferrocarriles, los barcos y los vuelos mercantes de la zona en la forma más eficiente que se conoce en la actualidad.

Efectivamente, la economía de los transportes ha demostrado que el autotransporte sólo genera desarrollo regional y son desarticulados, por lo que la carretera y otras vías de comunicación sólo fomentan en mayor escala el regionalismo.

Aún así, los caminos de un país, reflejan su grado de desarrollo, unos con mayor área de influencia como los llamados federales e de cooperación bipartita, otros con menos influencia que los vecinales. Algunos quizás ínfimas, como los de mano de obra que actualmente en México, forman parte de un importantísimo programa, enfocado precisamente al desarrollo rural, y que consiste fundamentalmente en la realización de caminos que ocupan mano de obra, para todas aquellas labores en que no es indispensable el uso de maquinaria.

Por su funcionalidad, con la realización de ésta última clase de caminos se pretende conseguir:

- 1.- Dar ocupación remunerada a todos aquellos campesinos e indígenas que carecen de empleo y;
- 2.- El mejoramiento moral y físico del hombre de campo.

Esto sugiere que al mismo tiempo, que con las manos del campesino se construyan los caminos hacia las zonas incomunicadas del Estado de Oaxaca, se derraman los salarios que convertirán al campesino en efectivo consumidor, lo cual repercutirá en un incremento de la productividad industrial, que a su vez incidirá aumentando empleos para las zonas urbanas ya establecidas, propiciando el progreso de las nuevas ciudades industri-

ales.

En general, el desarrollo de los medios de comunicación está íntimamente ligado al aumento de la actividad económica- la cuál se intensifica cuando las condiciones de integración- del territorio nacional son propicias, pues debe servir al de- senvolvimiento de actividades agrícolas, ganaderas, y a la con- centración de inversiones en determinados sectores, donde la - abundancia de recursos naturales puedan ser aprovechados.

Efectivamente, la existencia de una buena infraestructu- ra es condición necesaria para conseguir el surgimiento y am- pliación de las actividades productivas, sin embargo, puede se- ñalarse que no es del todo suficiente para lograr el ansiado - progreso económico, pues aquí como en todos los fenómenos com- plexos no es posible buscar causas económicas; pero se puede - hacer el intento de encontrar los factores determinantes y los condicionantes.

De esta manera se puede afirmar que el desarrollo econó- mico alcanzará la magnitud y la velocidad que le permitan sus costos generales, entre los cuáles, el transporte es uno de -- los más importantes y en este sentido, debe considerarse, que tanto el barco como el ferrocarril siguen siendo elementos in- sustituibles en el transporte masivo; en México, no juegan es- te papel porque su sistema ferrocarrilero tiene casi un siglo- de atraso, aunque en algunos de sus ramales hayan tenido una - leve modernización, como lo fué el ferrocarril oaxaqueño que - funcionó un leve tiempo, como medio de simplificar el transpor- te y hacer un mejor uso de su infraestructura interna, así co- mo el "zacatecano", el "regiomontano", y otros que aún si- guen funcionando. Y porque también se tiene una raquítica ma- rina mercante en las costas oaxaqueñas.

Es evidente que la velocidad de circulación es uno de --

los elementos sustanciales de las economías dinámicas contemporáneas y que esto se logra a través del desarrollo incensante de la técnica; pero sí, un solo medio de transporte recibe esa influencia, los demás quedarán reducidos a una expresión secundaria y su importancia será menguante de un año a otro. De aquí, que debiera procurarse mantener a un nivel técnico moderno, los medios de transporte que resulten más apropiadas para la economía regional en su conjunto.

En cuanto a las carreteras, estas no pueden formar un elemento separado ni autónomo del progreso general del Estado de Oaxaca, por tanto su programación debe encajar dentro de la planeación total del desarrollo. El desenvolvimiento vial debe preservar la independencia económica y política de una región, así como la elevación del nivel de vida de su población. El desarrollo económico que se proyecte debe estar condicionado al avance de los medios de comunicación y de la infraestructura para el transporte, en esta forma, se proyecta un desarrollo mediano, regional limitado a la producción en el sector primario y como mínimo el establecimiento de una industria ligera. Entonces, las vías de comunicación que se deben impulsar son las carreteras que indudablemente propician la forma de progreso en la economía; más si se trata de alcanzar una industrialización independiente, vertebrada a nivel estatal, fincada en los medios de producción, por lo que es necesario activar los medios de transporte con la creación de una nueva red de caminos y carreteras, como es el caso del Norte, Suroeste, Sureste, Noreste, y Este de la costa Oaxaqueña.

En esta forma, la infraestructura para el transporte debe corresponder con mayor exactitud a la demanda y las perspectivas del desarrollo de la región, pues si se desarrolla en menor grado detendrá el proceso productivo y la convertirá en --

una traba para el progreso de la economía estatal. A su inversa, si se excede, inmoviliza el capital destinado al proceso productivo directo y además eleva los costos de transportación, puesto que su utilidad se encuentra inseparablemente unida a su proceso productivo y se consume en el mismo acto, puesto que el costo incide totalmente en la carga transportada, y, si ésta es inferior a la capacidad, entonces el costo del transporte será necesariamente mayor.

Por su funcionalidad, las comunicaciones en su conjunto, no se deben considerar en forma aislada como medio de integración y de progreso, puesto que el sistema de comunicaciones, - es sólo una parte importante dentro de los programas gubernamentales, que al ser complementados con obras de sanidad, irrigación, electricidad, etc, constituyen el capital social básico en el cuál se logrará establecer una estructura económica - lo suficientemente amplia para lograr el desenvolvimiento económico y social de una zona o región, y el estado mismo en su conjunto. Por lo tanto, es inobjetable la trascendencia del sistema vial como medio de integración plena de todas las comunidades del Estado de Oaxaca, ya que esto se constituye una -- forma de fincar los cimientos sobre los cuáles se erigen los - demás servicios de la comunidad, y aparte de la infraestructura indispensable para conseguir el desenvolvimiento de las regiones que aún carecen de los beneficios alcanzados por los habitantes de las grandes urbes, y es por esto, que las continuas inversiones en las vías de comunicación garantizan los incrementos de la producción global y del progreso económico junto con el bienestar de la población.

3.3.2.- Creación y Conservación de Carreteras.

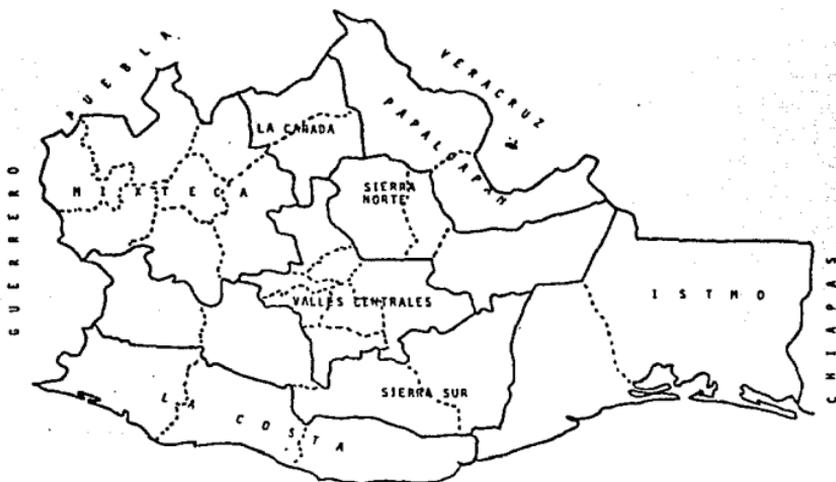
" Una carretera, es un personaje que habita, en regiones geográficas, sujeta a todo tipo de -- emergencias; desde la duna arenosa que minuto a minuto, encarnizadamente practica la invasión de los caminos que deben cruzar por ella; desde la carretera tallada en la montaña y que frecuentemente debe sufrir el problema de derrumbes, de los que lo antes posible debe ser despejado hasta el camino al que la inundación imprevista destruye en largos tramos y que debe ser reparado a la mayor brevedad, por lo que significa filosóficamente, el único canal de comunicación - entre una región y el resto del país ".¹⁷

El perfil del estado de Oaxaca, que cuenta con 93,952 - Km² a la redonda, ocupando a nivel nacional el quinto lugar - en extensión de la superficie total del territorio nacional - con un 4.8 %¹⁸ con respecto al total de los demás estados de la República.

Estos 93,952 Km², se caracterizan por una topografía realmente abruota, en donde existen aproximadamente el 56.9 % - de la población económicamente activa¹⁹ localizados en alrededor de 4 600 localidades, con una población de aproximadamente tres millones y medio de habitantes, de acuerdo con el último censo de población y vivienda de 1980. La población tiene un rango de 300 habitantes que están enclavados en los valles y montañas del Estado.

La mayor parte de este inmenso territorio, está ocupado por montañas en el que las cimas; las laderas de los cerros y los pequeños valles se suceden unos a otros en cortas distancias. Existen grandes diferencias entre cimas, laderas y ...

pequeños valles, pues al cambiar la altura de cada terreno, cambian también los climas, la vegetación y los animales. A los lados de ese territorio montañoso, existen planicies costeras-selvas y cañadas que aumentan todavía más la diversidad del territorio Oaxaqueño. Por eso los geógrafos, los economistas y los sociólogos, para poder estudiar las características sociales del Estado tuvieron que dividirlo en ocho regiones para su estudio.



Regionalización adoptada por el comité promotor para el desarrollo socio-económico de Oaxaca, 1978.

Considerando esta estructura que se dió a Oaxaca, Chiapas, Guerrero y al territorio nacional una atención prioritaria, vemos, que está plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo. Aún cuando el Estado de Oaxaca cuenta con una gran longitud de caminos que implican una gran cantidad de -

recursos a fin de mantenerlos dentro de una conservación normal así como de la superación de las carreteras en terracería que existen. Se considera que en la actualidad, existen áreas poco accesibles, y con caminos importantes de difícil tránsito.

La red troncal que se tiene y que es una de las más grandes de la República, se cuenta con 2950 Km. de red troncal, -- 1150 Km. de red estatal, 5100 Km. de red rural;²⁰ no alcanzan a dar atención a toda la entidad. Sin embargo, se requiere intensificar la creación y mantenimiento de brechas de penetración a los poblados aislados y a las nuevas áreas de producción, y de extracción. Transformar en carreteras alimentadoras las vías de acceso a las cabeceras distritales, y a la carretera -- panamericana a fin de favorecer el abasto y el acopio de los -- productos básicos de la región, complementando la red de caminos con el establecimiento de telecomunicaciones que activen -- el intercambio económico, político y social.

" No puede perderse el esfuerzo de la creación por el abandono de la conservación ".²¹

Desde hace más de quince años se inició en forma intensa la creación de caminos, principalmente rurales, por sus características fueron el tipo de comunicación de localidades pequeñas a la red de carreteras, lo que ha permitido que el estado tenga algún impulso, con un incremento de la actividad económica, social y cultural. De esos quince años a la fecha, el gobierno federal, ha construido una red de más de 5 000 kilómetros, siendo esto un esfuerzo como una respuesta para crear -- más infraestructura acorde a las necesidades del estado.

Los elementos que intervienen para definir el tipo de -- camino ó carreteras a construir con el debido orden de prelación de nuevas obras, que generen mayor actividad y funcionen como pequeños polos que atraigan a la población de las localidades menores, que se encuentran inmersos, en las profundidades

del estado de Oaxaca, que no tienen una estructura definida, y que se encuentran en condiciones de inconveniente dispersión, a través de una comunicación que propicie el intercambio más eficiente de los bienes de consumo y capital, asimismo el traslado de personas, consiguiendo una mejor propagación del progreso económico general de la entidad.

La creación de carreteras en su conjunto, no se deben de considerar en forma aislada como medio de integración y de progreso, como un programa gubernamental, mediante obras de sanidad, irrigación, electricidad, etc., que constituyan el capital social básico para establecer una estructura económica amplia para alcanzar el desenvolvimiento económico y social para una zona ó región dentro del estado.

Indudablemente existen zonas productivas, en donde los caminos promueven su incorporación a la economía de mercado, rompen las situaciones de autoconsumo y conducen a la iniciación del desarrollo. En esta forma se propone para esta zona Oaxaqueña, la creación de caminos, por su conveniencia económica y social para formar parte de algún programa de desarrollo rural.

" Con el camino llegen, el maestro y el libro, llegan también los servicios; y el camino permite además, que los hombres y las mujeres de un lugar, quizá apartado por decenas de años, se unan al resto de sus conciudadanos ". 22

La importancia en la creación de carreteras pavimentadas revestidas, de terracería y brecha; pone al descubierto las riquezas de tierras inexploradas aumentando los beneficios que se obtienen para la industria, al tiempo que crea nuevas fuentes de trabajo, activa el desarrollo, trae a la luz muchos factores, pues de otra manera quedarían sepultados en el seno de

los pueblos.

Aquella nación ó entidad, que no le dé la importancia debida al desarrollo de caminos y los medios de transporte, encuentra serios obstáculos para participar en una mayor escala del comercio local, nacional e internacional; como una alternativa prioritaria. Además de que un sistema de transporte inadecuado e insuficiente, impone un pesado obstáculo financiero y físico a los ciudadanos de una región, y afecta grandemente la vida de una nación hasta en sus más apartados rincones.

El caso del Estado de Oaxaca, en cuanto se refiere a la creación de más y mejores caminos, para apoyar, la mejor distribución de bienes de consumo y de capital, el turismo y muchos más; siempre es necesario crear o abrir nuevos caminos dentro del contexto Oaxaqueño, aunque su perfil montañoso crea problemas, en ella se encuentran las riquezas que en otras regiones quisieran tener.

Crear la infraestructura carretera, convirtiendo las brechas existentes, en principales caminos de terracería como una primera etapa; convertir los caminos de terracería a caminos revestidos, como una segunda etapa y los caminos que se encuentran revestidos, dotarlas de pavimento, por último; las carreteras -pavimentadas modernizarlas como se ha venido haciendo en la región de valles centrales.

Las ocho regiones del estado de Oaxaca, requieren de una actualización sin precedentes; como veremos:

Dotar de caminos ó brechas en la región de la Mixteca; en tre Silacayoapan y Juxtlahuaca, al sur de Silacayoapan, Este, - Oeste y Sur de Juxtlahuaca; sur y NorOeste de Tlaxiaco, Sur y NorOeste de Nochixtlán y NorOroeste de Teposcolula.

En la región de la Cañada; NorOroeste y Sureste de Teotitlán del Camino y NorEste de Guicatlán, comprendiendo la mayor parte de su distrito.

En la región del Papaloapan; SurSuroEste de Tuxtepec y la mayor parte del distrito de Santiago Choapan.

En la región de la Sierra Norte; NorOeste y NorEste de Ixtlán de Juárez, asimismo el Norte de Villa Alta, Así como también el Este y SurEste del Distrito de Santiago Zacatepec, la cuál comprende la mayor parte de su territorio.

En la región de los valles centrales; es el mejor comunicado de los demás, pues en ella se encuentra la capital del estado, siendo el distrito de Tlacolula al que le faltan por comunicar ocho localidades; al distrito de Ejutla cinco localidades Zimztlán nueve localidades, Santa María Zaachila, 11 localidades y el distrito de Etna cuatro localidades.

La región de la Sierra Sur; SurOeste y Este del Distrito de Putla; el Oeste, Este y Sur del distrito de San Miguel Sola de Vega; OesteSur y EsteSur del distrito de Miahuatlán de Porfirio Díaz, con cuatro localidades el NorEste, Norte y Sur de San Carlos Yautepec.

La región de la Costa; al Norte y Sur del distrito de Jamiltepec; el Sur y el Oeste del distrito de Santa Catarina Juquila, así como el Oeste de San Pedro Pochutla y algunas localidades del Este; por último:

La región del Istmo; al Oeste y Norte de Tehuantepec, así como el Norte y el Este de Juchitán, entendiéndose toda vez que - el Este de Juchitán aún es una selva en que pueblos enteros faltan por descubrir, porque aún no aparecen en el mapa de las investigaciones económico, políticos y sociales.

Todavez, y atendiendo la geografía del pacífico sur, hemos visto anteriormente que el Estado de Oaxaca, se encuentra - atravesado de NorOeste a SurEste, por la única vía internacional carretera "Cristóbal Colón", misma que atraviesa la capital del Estado. Una carretera corta que parte de Acapulco Guerrero para unirse en el distrito de Tehuantepec con la vía ...

internacional; Otra que parte de Tuxtpec para unirse con la carretera a Acayucan en Palozares hasta llegar a la ventosa, para seguir al Estado de Chiapas. Así como también una transversal que parte de Huajuapán de León a la ciudad de Tehucán Huebla, otra transversal que parte de Telixtlahuaca, Etlá; a la ciudad de Tehucán Huebla y la ciudad de México. La última -- que parte de la ciudad de Oaxaca a San Juan Bautista Tustepec. Por el sur tenemos una vía que parte de Huajuapán de León a Santiago Pinotepa Nacional; dos carreteras que salen de la ciudad de Oaxaca, una, con destino a Puerto Escondido, y la otra a Puerto Anel.

Sin embargo, siempre es necesario una unión de caminos -- como la que existe en Teotitlán del Camino hacia el Este y unirse en Jalapa de Díaz con la carretera pavimentada hacia Tuxtpec, (región del papalopan); lo mismo pasaría con el camino -- revestido que parte de Guicatlán (región de la coñada), hacia San Francisco Chapulapa hacia el Este con cabecera municipal -- en San Pedro Teutila, pasando por las agencias del Faro, el Farito y Piedra Ancha y unirse en San Bartolomé Ayautlán, camino revestido que viene de Teotitlán del Camino con destino a Tuxtpec; falta un camino de San Juan Bautista Coixtlahuaca al -- distrito de San Juan Bautista Guicatlán, siguiendo la ruta hacia el Este para llegar a la cabecera distrital de San Juan Bautista Valle Nacional, y alcanzar el cruce del camino con Playa Vicente 6 Zapotal Estado de Veracruz, con destino a Juchitán y el Estado de Chiapas.

Asimismo una vía de comunicación de San Juan Bautista Valle Nacional al SurEste tocando el distrito de Santiago Chochapan para unirse con el camino de terracería de Santa Cruz Tierra Negra para entroncar con la carretera de ciudad Tuxtpec, Juchitán y Chiapas.

Es importante una carretera de Oeste a Este, del distrito de Putla de Guerrero, a la ciudad del Estado de Oaxaca. Del -- distrito de Putla encauzar otro camino al sureste por el distri- to de San Miguel Sola de Vega, pasando por el distrito de Miahuatlán de Porfirio Díaz, siguiendo la misma ruta hacia el NorEs- te para llegar al distrito de San Carlos Yautepec y entroncar -- en el lugar denominado el Camarón, en la región de la Sierra -- Sur y cruce con la vía internacional.

Es conveniente un camino de revestido de Oeste a Este, -- partiendo del distrito de Santiago Jamiltepec, al distrito de -- Santa Catarina Juquila hacia el Este con cruce en el camino de la ciudad de Oaxaca a Puente Escondido en San Juan Iachao, así- mismo con cruce de camino en San Agustín Loxicha pasando por la Soledad, carretera pavimentada de la ciudad de Oaxaca con desti- no al distrito de San Pedro Tochutla y Puerto Angel, trazando -- la misma ruta hacia el Este para finalmente tocar el distrito -- de Tehuantepec.

Los puntos intermedios también son importantes, ya que -- con ello se vence la orografía del Estado al atravesar sierras y cañadas, ríos y selvas, descubriendo la verdadera naturaleza y riqueza de los recursos naturales. Sin embargo existe una -- porción del territorio Oaxaqueño en donde no llegan siquiera un camino de brecha y terracería, en el cuál, los oaxaqueños se en- cuentran aislados, sin tener los mismos índices de bienestar so- cial y cultural al Este del Estado, siendo el distrito de Juchi- tán. A pesar de que existe una porción de valles, localizados al Este de la región istmeña en comparación con la región de la Mixteca, el norte de la cañada, los valles centrales y el dis- trito de Santiago Lcattepec; las vías de comunicación con mar -- amplias que el Sur del Estado de Oaxaca.

Una de las semejanzas en el esfuerzo que el hombre desarro- lla para conservar su salud, asimismo la conservación en los e-

caminos, viene siendo la mejor inversión posible, ya que una conservación adecuada, no sólo garantiza la inversión inicial de construcción, sino que disminuye el costo de explotación y alarga la vida tanto del camino como de los vehículos que lo usan.

Entender, que la conservación, más que un problema económico, es un problema de una técnica alta de ingeniería, sin embargo; se deben de ejecutar de manera oportuna porque en ello depende, que los gastos que se realicen en esa infraestructura sean mínimos. Siempre es necesario contar con personal especializado, auxiliado por personal no calificado por los lugares donde se lleve a cabo la infraestructura básica, teniendo mucho cuidado que se lleve a buen término ese gasto técnico, de lo contrario habría despilfarros y trabajos defectuosos.

La conservación normal de la infraestructura carretera a pesar que es constante y periódico, para evitar su deterioro y destrucción, debe mantenerse con una calidad y valor que perdure más tiempo de lo programado. Indudablemente que este trabajo corresponde más a la ingeniería básica que al economista, pero es indispensable para llevar cierto control del gasto público federal y estatal, aunque en ella intervengan empresas privadas.

Ese trabajo de conservación que por lo general lo hace el Estado con ayuda de compañías privadas (contratistas), es rutinario y se ejecuta por ciclos²³ mediante intervalos de periodicidad adecuados, según la intensidad del tránsito en zonas de mayor flujo vehicular mediante el rastreo y bacheo, para mantener en buenas condiciones esa infraestructura carretera. Además de que se toma en cuenta las estaciones meteorológicas del año, como las presiones atmosféricas, las precipitaciones fluviales y según el tipo de tierra; arenosas, calcárea, du

nas, rocosas, etc.; Esa conservación consiste en limpiar y degen solvar las cunetas, desyerbes de acotamiento y taludes de la - montaña.

El trabajo de conservación normal o por ciclos, se encuentra bajo un calendario de operaciones,²⁴ en la misma dependencia de S. C. T., en distintos departamentos o residencias que - existen en el Estado de Oaxaca, como es el caso de la Residencia de construcción y conservación 19-1 Montealbán; que tiene en mantenimiento los valles centrales, Otro de los casos es - Caminos y Aeropuertos de Oaxaca (CAO), En dichos calendarios aparecen los siguientes tipos de conservación y mantenimien to de las carreteras pavimentadas, revestidos y terracería.

- a).- Programas y presupuestos anuales de conservación y mejoramiento.
- b).- Limpia y drenajes.
- c).- Limpia y derrumbes.
- d).- desyerbes y podas.
- e).- Arreglo de taludes y acotamientos.
- f).- Rastros y Reconformaciones.
- g).- Inspección y reparación de estructuras.
- h.- Bacheos, riegos asfálticos y renivelaciones de superficies de rodamiento.
- i).- Pintura de rayas y señales de tránsito.
- j).- Reparación de defensas.
- k).- Reparación de equipo.
- l).- Explotación de centeras y bancos.
- m).- Informe de Costos.

El trabajo de conservación ordinaria,²⁵ tiene un cierto -- número de operaciones que se repiten frecuentemente, siendo -- conveniente tanto económica y socialmente a la vez, aumentar - la intervención de las máquinas para estos trabajos. En lo -- que respecta al Estado de Oaxaca; la maquinaria es limitada y

en el mayor de los casos se tiene que desplazar maquinaria que opera en una zona, a otra zona donde se requiere el apoyo de esta para evitar un exeso de maquinaria difícilmente amortizable, es preciso buscar una solución al problema, por medio de otro tipo de máquinas; como por ejemplo, citaremos el caso de Francia, parece que en la actualidad está orientada al empleo de un cierto número de máquinas básicas; como el tractor agrícola y los útiles accesorios, una apisonadora bibrante, máquinas de carga y de transporte y una motoniveladora.

Se encuentran en las obras de movimiento de tierras --- tractores generalmente muy potentes (90-130 cv), pero que son tractores de potencia media (30-40 cv), los utilizados para la conservación de las calzadas, y son interesantes estas máquinas gracias a su polivalencia que permite asegurar un empleo continuo y amortiza rápidamente su compra.

El sistema montañoso de Oaxaca requiere de máquinas más sofisticadas y potentes para crear, conservar, construir, reconstruir y ampliar los caminos que se necesitan para una mejor integración de las zonas rurales y urbanas. Es necesario tener ejemplos de otros países más desarrollados técnicamente que cuentan con la misma orografía parecida del estado, que les a permitido tener una mejor comunicación.

Cada estación del año significa trabajos múltiples de conservación como en la época de lluvias, limpiar cunetas, limpiar de setos, desbroche de caminos, árboles caídos, desbordamiento de tierras, etc; Las máquinas hacen los trabajos del hombre en el menor tiempo considerable.

Generalmente no se construyen pavimentos que no exijan conservación; Esa conservación comienza tan pronto como se termina la construcción de un pavimento nuevo, y ese es el arte de conservar un pavimento en sus condiciones de máxima utilidad con un mínimo de gastos y de molestias para el tráfico.

Cuando el costo de conservación se hace mayor que el de sustitución, ésta es una de las soluciones más indicadas.

Sin embargo son numerosos los tipos de averías que pueden presentarse en calles y carreteras, tomando inmediatamente las medidas necesarias para corregir esas causas; y como uno de -- los fenómenos de esas averías provocadas por las lluvias, la -- causa principal en la infraestructura carretera presenta diversas características como el envejecimiento,²⁶ disgregación, grietas largas, grietas en piel de cocodrilo, baches, exudación e inestabilidad, depresiones, grietas a lo largo de los bordes -- etc; A veces esas averías se tornan peligrosas para el tránsito y provocan consecuencias irreversibles.

3.3.3 .- Construcción de caminos.

" No hay camino que opere y perdure, si para conservarlo no se aplica el correspondiente esfuerzo que se hizo -- para construirlo".

La conservación y el mejoramiento de las carreteras existentes, la presentación de los proyectos, es en general muy -- sencillo para los ingenieros, sin tener que descuidar su estudio o confiarlo enteramente a los subalternos. Tienen la oportunidad de conservar o abandonar el trazado primitivo de la -- construcción de un camino, siendo una de las decisiones indig pensables para el ingeniero que tome personalmente una obra, -- después de haber observado bien ese emolazamiento y haber estudiado las características de la carretera. Esto naturalmente debe hacerse antes de empezar los trabajos; ya que es muy triste darse cuenta, cuando ya se ha empezado a trabajar, de que -- las características de una carretera son insuficientes y que -- afectan la visibilidad por ejemplo, o de que la elección de un nuevo trazado habría sido menos costosa que la modificación --

del antiguo camino.

Naturalmente es trabajo de ingenieros y no de economistas sin embargo, el estudio y presentación de proyectos abarcarían recomendaciones para un futuro mejor en los caminos de Oaxaca, como parte de su sistema montañoso y que caben muy bien dentro del sistema de planeación democrática del desarrollo carretero.

El criterio forma parte en la toma de decisiones para la construcción de caminos y en la elección de nuevos trazados, - como son las pendientes y curvas en la unión de planta y perfil que se atribuyen las siguientes características.

La calidad del terreno para principiar, el espesor del - pavimento existente, el valor de los materiales recuperables - para nuevo tratamiento, reparación de secciones en mal terreno el movimiento de tierras a efectuar, el escalonamiento de es--tas operaciones. La forma de construcción del nuevo camino, - la procedencia de materiales, recepción y medida, la puesta en obra, evitando los transportes innecesarios, coordinando al - mismo tiempo la ejecución de los movimientos de tierras y de - la construcción del camino.

Observando mejor de cerca la problemática para la cons--trucción,²⁷ veremos que existen dos clases.

- 1.- La mejora progresiva de caminos de tipo inferior y
- 2.- La construcción de carreteras de alta calidad en dos o tres etapas.

En el primer punto, el asfalto para la construcción se - recupera mediante etapas por dos razones.

primero.- Porque ofrece los procedimientos más sencillos y eco--nómicos para poder transformar las superficies transi--tables que aún no han sido tratadas en todos estos -- años.

segundo.- Porque en cada tratamiento o nuevas capas adicionales de mezcla asfáltica en los caminos, pueda enla--

zarse de manera adicional con las que ya existen, convirtiéndolas en una parte más que integra la infraestructura carretera incrementando con ello la resistencia del camino. Y esto se lleva a cabo de una manera calculadora (tratamiento de asfaltos), en dónde el mayor volumen de tráfico lo exige.

Los pasos más usuales para la construcción de caminos son por etapas,²⁸ y señalaremos tres, como son:

- a).- Las superficies áridas que aún no son tratadas con asfalto y mezcla.
- b).- Las mezclas para el tratamiento superficial de los caminos revestidos, de terracería y;
- c).- Del tratamiento de los caminos superficiales con mezcla asfáltica.

Con estos tres métodos se ha conseguido siempre una superficie del camino más transitable en todos los tiempos y lo más pronto posible sin una inversión excesiva. Y de esta manera se han transformado carreteras con un costo menor, que en carreteras que circulan un mayor tráfico de automotores livianos y pesados.

Cuando el espesor de una superficie existente de áridos²⁹ sin tratar es insuficiente y no se dispone de consignación suficiente para aplicar todo el nuevo material necesario en un año, la situación puede corregirse aplicando los fondos de conservación de que se disponga a un proceso de refuerzo gradual tal que se retengan todos los nuevos áridos añadidos en lugar de perderse el ritmo usual de aproximadamente de 25 mm. El método es aplicable especialmente a los miles de kilómetros de carreteras de tipo inferior en las que el tráfico más pesado se presenta en el verano. En el primer año; se trata el camino de terracería o antigua con una motoniveladora, añadiendo 25 ó 50 mm de áridos nuevos, después se aplica un tratamiento de asfalto superficial de 1 a 2 l por metro cuadrado esencial-

mente como paliativo del polvo o tierra. De esta manera la nivelación con motoniveladora y con el paso del tráfico automoviliístico produce una superficie lisa y sin polvo. En el segundo año se vuelve a repetir el mismo procedimiento. En el tercer año se detectan las zonas del asfalto débil aplicándoseles un recargo suplementario antes del tratamiento. En el cuarto año ya debe existir una superficie que se pueda emplear como base para una capa de desgaste de mayor espesor, que pueda conservarse mediante tratamientos ligeros a intervalos de varios años.

Este procedimiento es aplicable para la construcción de caminos¹⁹ y según datos proporcionados para construir en un camino de terracería y pavimentarla; se formúla el programa según lleve el acuerdo la clase de piso que se tiene en dos factores

- 1.- Lugar fangoso, lodoso, corredizo.
- 2.- Piso firme en seco (terreno peñascal).

Para elaborar las bases y sub-bases se necesita localizar los bancos de material revestimiento, materiales que servirán como materiales anti-sedantes de las partes fallidas del camino en construcción. Para empezar a trabajar y hacer la construcción se hará de la siguiente manera.

Primerero.- Se transportará con unos cuatro camiones de volteo el material revestimiento del banco al tramo en construir, tomando en cuenta la distancia y así poder principiar y encamellonar el material, tomando los mismos requisitos que nos lleva en la reconstrucción de sobrecarpetas, en esto se elimina el asfalto y se laborará la sub-base con un 20 por ciento de humedad. Para esto se necesitaría una pipa de agua de cualquier capacidad para dar viajes según convega en el camellón.

Segundo.- Teniendo una motoconformadora o motopala para dar-

le un riego al camellón igualitario, tomando en cuenta el espeor del tendido de revestimiento.

Tercero.- En estos materiales se tendrá mucha precaución por el mojado y el tiempo para el tendido y no fallar en la compactación que lleve a cabo la plancha o aplana dora. El jefe inmediato que lleve a cargo la obra - tendrá muy en cuenta el tiempo por hora trabajada de esta máquina pesada, de no hacerlo, la subbase falla rá por las cuarteaduras que el pico presente.

Cuarto.- Los carros volteo tendrán que seguir acarreado materia revestimiento y polvo semetante (arena y hoco ela ó tierra delgada), esto nos servirá para adelga zar los materiales y así formar la base hidráulica - incluyendo el agua y un diez por ciendo de humedad, para así terminar con el tendido y la compactación - de dicho riego y esperar unos quince o veinte días - de cerramiento de la base para la impregnación de ag falto y así terminar con el tramo en construcción, - tomando en cuenta que los dos factores o trabajos, - base y sub-base queden de unos 30 centímetros de ca nesor para no presentar amolladuras en el piso. Los materiales irán según marquen los volúmenes que les asignen los ingenieros que tienen a cargo la obra -- del tramo en construcción. Puede ser de 500 ó 600 - metros cúbicos por Km. Para elaborar estos trabajos se tendrá muy en cuenta el trabajo del personal cade nero ó topógrafos, los que harán los niveles del ca míno en construcción.

Desde hace más de quince años podemos decir, que se ini ció en forma intensa la construcción de camínos, precisamente los camínos rurales, por sus características fueron el tipo de comunicación que más permitió la incorporación de localidades

pequeñas a la red de carreteras y hasta ahí. Y por lo tanto - unas se han permitido que el estado les de algún impulso, esto se ha traducido luego en algún incremento de la actividad económica, social, cultural. De esos quince años a la fecha, el gobierno federal principalmente, ha construido una red de más de 500 kilómetros, este esfuerzo es una respuesta para crear - más infraestructura acorde a las necesidades del Estado.

Longitud de la red de Caminos por cpa de Rodamiento
(Kilometros)

CUADRO N° 3

Año	Total	Pavimentada	Revestida	Terracería
1960	929	257	415	257
1965	3 486	883	1 434	1 169
1970	4 198	1 091	1 562	1 545
1971	4 276	1 099	1 579	1 589
1972	69917	3 040	2 045	1 832
1973	9 523	3 722	3 847	1 954
1974	10 511	4 144	4 200	2 167
1975	10 705	3 781	4 524	2 400
1976	10 972	3 496	5 134	2 342

- 1) La diferencia que presentan estas cifras con las del censo nacional de caminos efectuados por la S O P en 1975, se debe a que este incluye caminos de servicio particular.

Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, Dirección General de Estadística, S. P. P.

Longitud de Carreteras según Tipo.
Principales Características y Financiamiento, 1975
 (Kilómetros)

CUADRO N° 4

Concepto	total	federal	mano de obra	Estatal	Cuota	Camines Particulares
Pavimentada	2 257	2 073	-	177	3	4
Terracería	745	139	470	136	-	-
Revestida	5 444	1752	2 603	1 082	-	7
Empedrada	51	1	46	4	-	-
Brecha	5 651	25	25	20	-	5621
En conservación	8 598	3 965	3 119	1 400	3	11
De 1 carril	10 347	1 146	3 039	545	-	5617
De 2 carriles	3 830	2 834	105	874	3	14
De más de 2 carriles	10	10	--	--	-	--
En zona urbana	309	129	69	49	-	62
En tránsito con restricción	6 347	164	496	156	-	5621
En tránsito sin restricción	7 750	3 825	2 649	1 236	3	10

Fuente: Censo Nacional de Camines, SOP.

Longitud de la Red de Carreteras
1978-1981

CUADRO N° 5

Año y Concepto	Longitud	Terracería	Revestida	Pavimentada
Carretera Principal 1				
1978	2 714	101	313	2 300
1979	2 753	121	396	2 236
1980	2 766	117	377	2 272
1981	2 917	107	457	2 363
Carretera Secundaria 2				
1978	1 403	472	638	293
1979	1 427	254	829	3 344
1980	1 467	502	730	235
1981	1 553	557	726	270
Caminos Vecinales locales o rurales 3				
1978	7 512	5 171	2 269	72
1979	7 488	4 892	2 559	37
1980	7 418	4 760	2 646	12
1981	7 321	4 423	2 891	7

- 1/ Comprende los caminos federales en proceso, en servicio y directo o de costas -- (llamadas carreteras troncales).
- 2/ Comprende las carreteras estatales y se incluyen en terracería los caminos de -- brecha existentes solamente en esta clase de carreteras a partir de 1974.
- 3/ Comprende los caminos vecinales y los de mano de obra.

Fuente: Anuario Estadístico de la E.U.M. 1982.

INEGI- S.P.P.

3.3.4 Reconstrucción de caminos.

En muchas ocasiones los deterioros de la carretera pavimentada abarcan áreas bastantes grandes que en muchos de los casos resulten antieconómicos por los métodos de reparación, ya sea por pavimentos flexibles que obedecen a una deficiencia natural del proyecto de construcción, e inadecuado para el tráfico existente.

El proyecto incorrecto de las mezclas asfálticas dan lugar a varios tipos de averías, como por ejemplo; un exceso de asfalto o el contenido de asfalto insuficiente que dan lugar a las determinadas consecuencias de agrietamiento ó desintegración del piso. También se debe a un agrietamiento por fatiga debido al uso excesivo de vehículos de motor; porque el terreno es elástico y resiliente, y por un asfalto endurecido por las inclemencias de la naturaleza.

El remedio de estos defectos depende de la magnitud de lo dañado en que se encuentre el pavimento de la carretera sea por el deficiente valor de soporte de la base,³¹ lo que permite que se haga necesario reemplazar el material de base, por otro de mejor calidad o estabilizarlo si es que con ello se corrige el mal. Mas adelante citaremos las formas del procedimiento para la reconstrucción de los caminos, no sólo del Estado de Oaxaca, sino también para aquellos que necesitan una nueva capa de asfalto.

Sin embargo, para que se lleve a cabo la reconstrucción de una carretera pavimentada, no se debe emprender hasta que no haya una investigación completa y cuidadosa para definir -- las causas de los defectos, y de esa manera determinar los medios más aptos y económicos para su reconstrucción.

Los pavimentos asfálticos también se pueden averiar debido a las inclemencias del tiempo, las precipitaciones pluvia--

les, ya que la falta de drenaje en los pueblos y ciudades por donde pasa el camino; hace que se dañe ésta, asimismo por el desbordamiento de los ríos, ó, en muchos de los casos debido a una mala infraestructura en la construcción de la base de los puentes que cruzan esos ríos, lo que permite dejar incomunicadas a grandes zonas de comunidades rurales. Por ejemplo, en 1982 la capital del Estado quedó aislada de las comunidades vecinas y el resto del país, por los daños ocasionados por las torrenciales lluvias, con graves consecuencias para la población oaxaqueña, escapando los artículos primarios, mientras que los existentes elevaron su precio hasta en un 500 por %.³²

Para las zonas en que se producen estos defectos con las diferentes características de daños en la pavimentación de las carreteras estatales y debido a un estudio riguroso, sólo es posible eliminar los materiales defectuosos sustituyendolos -- por una base compactada de la manera más adecuada y debidamente drenada.

La reconstrucción puede hacerse de la forma siguiente:³³

- 1.- Cuando el pavimento que existe es de calidad uniforme, se puede obtener la resistencia necesaria mediante un recargo de 10 a 15 cms. de hormigón asfáltico.
- 2.- Cuando la carretera que está pavimentada con asfalto inadecuado y está sujeción averiado se requiere del siguiente procedimiento:
 - a).- Escarificar el pavimento antiguo hasta una profundidad de 15 a 20 cms., si tiene este espesor, desmenuzarlo hasta el tamaño de los áridos originales mediante pulverizadores giratorios pesados, epironadoras de tipo parrilla, pirones ó una máquina similar.
 - b).- Tratar el material así obtenido con una motoniveladora hasta conseguir las secciones transversales y longitudinales necesarias.

- c).- Añadir nuevos áridos hasta conseguir un espesor total contando los áridos ya existentes de 15 a 20 cms.
- d).- Añadir asfalto hasta elevar el contenido total de asfalto contando con el ya existente, al necesario para -- los áridos según indique el método de proyecto elegido.
- e).- Compactar perfectamente la mezcla con la maquinaria -- de compactación más apropiada.
- f).- Añadir nuevas capas si son necesarias, y un pavimento adecuado para las condiciones de tráfico y carga. Frecu -- entemente se tienen que reparar el pavimento de las ca -- rreteras y que en muchas ocasiones los deterioros del pa -- vimento ³⁴ pueden abarcar un área bastante grande y resul -- tan entonces anti-económicos los métodos de bacheo ordi -- nario. Ante tal situación, la reconstrucción de caminos requiere de un método sofisticado y que llevado a la -- práctica requiere de los siguientes elementos para su -- confirmación. ³⁵

Material: Grava y Arena.

Iniciarse: 400 metros cúbicos por kilómetro.

Incorporación de asfalto, 50 000 lbs por kilómetro.

100 litros por 1 metro cúbico.

100 litros por 100 mts³ = 100 000 lbs,

es decir:

$$400 \text{ mts}^3 \left/ \begin{array}{r} 250 \\ \hline 1000 \text{ mtr. lineales} \\ 200 \\ \hline 200 \end{array} \right.$$

Tendido de carpeta:

400 mts.³ de mezcla asfáltica FR-2

Se utiliza en 2800 lbs. de FR-2 (liga de impregnación -- en el piso para tender la mezcla y formar una carpeta de 4 a 5 cms. de espesor).

Ejemplo para un kilómetro:

1 kilómetro

$$\begin{array}{r} 1000 \text{ metros} \\ \times 7 \text{ metros de ancho} \\ \hline 7000 \text{ metros cuadrados} \end{array}$$

Para la liga de asfalto en el tendido, se le dará asfalto según convenga la mezcla pobre, o la cuál se le dará 0,5 cms. (quiere decir; medio litro). En la mezcla rica, se le dará de 0.3 a 0.4 cms. (quiere decir de 3/4 a 1/4 de litro), por ejemplo:

para un kilómetro; 1000 metros
 x 7 metros de ancho
 7000 metros cuadrados

Ejemplo de mezcla pobre: 7 000 metros cuadrados
 x 0.5 litros de asfalto
 3 500.0 litros de FR-3

Ejemplo de mezcla rica: 1 000 metros
 x 0.7 metros de ancho
 7 000 metros cuadrados
 x 0.4 litros
 28 000.0 litros

Terminando los procedimientos en la ubicación, se empieza el trabajo personal y de maquinaria como primer punto.

primero.- La motoconformadora (máquina que mueve materiales), principia a mover el camellón de mezcla asfáltica para concluir con el tendido en el viso o base del camino.

segundo.- Terminando el tendido, se principia a trabajar o a compactar el tendido la aplanadora o plancha para la compactación de la mezcla.

tercero.- El jefe o persona de confianza, o los ingenieros, - supervisarán los trabajos ejecutados.

En la finalización de esos trabajos se deberá tener en cuenta el señalamiento de ambos lados de la carretera o camino en la reconstrucción.

El representante de la obra tendrá que rendir el informe correspondiente del avance del día a los jefes de residencia.

Material que se utilize y personal:

12 peones, 2 choferes, 1 petrolizadora para riego de as-

falto, 1 pipa de acarreo de asfalto, 1 camión volteo para transporte de personal y combustible. 4 operadores de máquina pesada para, Una motoconformadora, Una plancha o aplanadora, un -- compacto o llantas neumáticas y un cargador de arena para los transportes del banco al tramo y del banco al almacén. 4 ó 5 choferes para camiones de volteo en el transporte de material, (del almacén a la carretera o tramo en reconstrucción).

Características:

La petrolizadora lleva una capacidad de 40 000 litros de asfalto.

La pipa tiene una capacidad de 60 000 lts. de agua o asfalto.

La gasolina se utilizará según la distancia del centro - de salida a los lugares de trabajo, teniendo en cuenta que a - corda unidad se le dará 2 kilómetros por 1 litro de combustible y en máquina pesada, se le dará 25 litros de combustible por - hora. Al finalizar el día se le tomará en cuenta sobre el odó metro, (aparato que la misma máquina tiene para medir el tiempo trabajado).

Para finalizar y dar el buen servicio a ese trabajo, se le dará un riego de sello, que quiere decir en dos factores: - material pétrico 3-A, que quiere decir; 1/4 de diámetro de grava rico, de grave lava (material volcánico); y los procedimientos son los siguientes:

En un kilómetro llevará 60 metros cúbicos de material - volcánico 3-A o de río.

Ejemplo:
$$\begin{array}{r} 1\ 000\ \text{metros lineales (1 km.)} \\ \times \quad \quad 7\ \text{metros de ancho de la carretera.} \\ \hline 7\ 000\ \text{metros cuadrados} \end{array}$$

Se le dará un riego de imregnación de liga de asfalto - de 1.5, (o sea, 1 litro y medio de asfalto PR-3).

Ejemplo:
$$\begin{array}{r} 1\ 000\ \text{metros lineales (1 km.)} \\ \times \quad \quad 7\ \text{metros de ancho de la carretera.} \\ \hline 7\ 000\ \text{metros cuadrados.} \end{array}$$

$$\begin{array}{r}
 7\ 000\ \text{metros cuadrados} \\
 \times 1.5\ \text{litros} \\
 \hline
 35\ 000 \\
 7\ 000 \\
 \hline
 105\ 000
 \end{array}$$

Terminando esta liga de asfalto, tendremos presente en estos trabajos, dos o tres camiones de volteo con el aparato - cada uno para regar la arena que se le llama esparcidos de materiales, esto nos servirá para tapar la liga de asfalto y así darle punto final a la impermeabilización de la base reconstruida. Se tienen dos factores principales para el riego de arena.

- 1.- Que servirá para impermeabilizar el camino y desechar las aguas fluviales.
- 2.- El segundo factor funciona como antiderrapante para los - automovilistas.

Estos trabajos se ejecutan con el siguiente personal: Tres choferes; uno para la petrolizadora, otro, para un cerro de volteo y otro para máquina parada. Dos choferes; uno para la aplanadora y otro para el cargador de material salido del - almacén. Nueve peones más; dos peones para carros volteo manejando y auxiliando a los choferes en los aparatos esparcidos de cada cerro. Dos bandereros, dando señales a los automovilistas que van de paso. Por último, dos punteros que laboren en cada punta del tramo en reconstrucción, marcándole al operador de la petrolizadora la punta y la finalización del riego y arena.

El resto del personal activos dentro del tramo en reconstrucción, para lo que se llegue a ofrecer en las fallas del - riego. Finalizando la obra, el encargado supervisará dichos - trabajos para informar en su centro de trabajo el avance del - día con kilometraje, gasto de asfalto y de material, personal

Para dar una información a las autoridades de reconstrucción, se dará una contabilidad de entrada y consumo de materiales como son : asfalto, arena, grava, material pétreo, combustible, avance por kilometraje y rendimiento total de todos los que laboren.³⁶

3.3.5 Ampliación de caminos.

En México,³⁷ la gran mayoría de los caminos son de dos vías de 2 metros, 3.50, hasta cuatro metros cada vía, de manera que el cruce y el adelantamiento sean posibles en todos los puntos lo que le ha permitido ser una de las medidas fundamentales para la circulación actual y la circulación previsible. Es el caso de la casi totalidad de los caminos departamentales y en la mayoría de las carreteras nacionales.

Existe cierta incomodidad cuando la intensidad de tráfico alcanza algunos centenares de vehículos por hora, y resulta muy difícil el tránsito de vehículos rápidos que frecuentemente no pueden adelantar, por no encontrar un espacio libre en la circulación opuesta, lo que da lugar a la consiguiente congestión de los caminos de dos vías que actualmente existen sobre la carretera federal que atraviesa la ciudad del estado y otros destinos de interés.

Encontrar la forma de desconectar los caminos de dos vías, cuando el número de adelantamientos es pequeño e insuperable, porque la posibilidad de avanzar es escasa y los vehículos en lugar de circular libremente, se aglomeran en fila detrás de los más lentos.

Si nos limitásemos a considerar estas incomodidades, en lo que corresponde a valles centrales, se pondrían a consideración relativa la intensidad de circulación vial (con la consideración de que los vehículos lentos sean eliminados), considerando una velocidad cercana a los 50 km/h. máxima.

Esto no responde a una absoluta el deseo de los usuarios del camino, ya que por una parte, se colocan en forma de procesión imponiendo a los conductores una tensión de espíritu insoportable.

Por otra, porque reduce mucho la velocidad a que pueden circular los vehículos rápidos, y por último porque este modo de circulación es inestable, además de que también algún vehículo sufra alguna avería, alguna dificultad y automáticamente disminuye la velocidad por debajo de la que le corresponde. Así mismo de los vehículos mal estacionados, las curvas del camino en las montañas, ó, simplemente el mal estado de la infraestructura carretera.

A este efecto, se intenta poner en evidencia ciertas características en la circulación que constituyen índices de aglomeración gracias a la congestión vehicular. Este criterio está basado para el Estado de Oaxaca, como puede ocurrir también en otro Estado con las mismas características aunque cambie ó sea el mismo sistema geográfico.

Esta evidencia ha puesto de manifiesto que el gobierno federal y estatal en estos últimos años, haya buscado una solución para dar mayor fluidez al tránsito y establecido una vía por la ribera del río Atoyac y ahora se encuentre en operación y en los próximos años se concluyan los tramos faltantes.

Debe notarse evidentemente que el espaciamiento de los vehículos en un sentido, depende especialmente en la intensidad de circulación en el otro sentido. Y sea como sea, se puede admitir que la circulación en años anteriores ha dado resultados aceptables. Sin embargo, se ha observado; y los ingenieros en infraestructura carretera, lo saben de antemano que la congestión en los caminos de dos vías es soportable sobre una carretera en campo abierto, no así en la montaña, donde los conductores deben esperar a visualizar una distancia aproxima-

da de 100 metros para poder adelantar, en un lapso de 40 segundos y volver a colocarse sobre la vía respectiva y circular a su gusto.

Es importante investigar, como uno de los elementos de la moderna construcción en la infraestructura carretera, el trazado y ejecución de caminos de dos vías en Oaxaca; proyectos de arcenes,³⁸ que consiste en ampliar el camino para una mejor circulación de vehículos automotores y de tracción humana, evitando de alguna manera más general el peligro de accidentes.

La investigación y la experiencia en otros países; en las autopistas que existen en la República Mexicana, han demostrado que los arcenes constituyen un excelente elemento de seguridad para el automovilista, al proporcionar una lateral más segura para adelantar en el tiempo hacia su destino, además de que el arcén aumenta la resistencia del camino, al permitir una consolidación más uniforme de lado a lado de la infraestructura carretera, eliminando al mismo tiempo los asentamientos y la infiltración de las aguas bajo el borde del pavimento.

El proyecto de arcenes depende del volumen e intensidad del tráfico con sus respectivos bordillos o cunetas que eliminan las aguas en tiempos de lluvia, facilitando el auge del tráfico pesado y vehículos mayores.

La geografía- orográfica del estado impide la ejecución de estas obras, pero desde el punto de vista moderno, es imprescindible y necesario una ampliación, aunque tarde varios años en construirse. Los arcenes permiten que en la montaña, el tráfico pesado y los vehículos mayores tengan una mayor fluidez, ahorro económico y pérdida de tiempo, evitando el peligro de que en alguna curva se bajen a la cuneta y casi rocen con la montaña.

En los valles centrales se construyeron arcenes, por así decirlo; apenas hace unos años, como solución normal al proble

ma del aparcamiento en cada desviación de una localidad, dando resultados magníficos para el estacionamiento vehicular, por el ascenso y descenso de usuarios del autotransporte colectivo ya que era un gran peligro el aparcamiento sobre la cinta asfáltica; debido también a que el arcén en cuestión era de terracería, por lo mismo, existían baches que no permitían el libre aparcamiento o estacionamiento de automotores.

De la misma manera las instalaciones de servicios que se encuentran a los lados de las carreteras; gasolineras, restaurantes, etc. y muy especialmente el aparcamiento de vehículos pesados, se les debe tomar en cuenta para un diseño muy especial en el futuro, ya que estas instalaciones permiten al viajero disfrutar de una vista panorámica momentánea, sin embargo; siempre es necesario proveer zonas de estacionamiento cada 15 kilómetros, para el turista, para descansar, mientras tanto se observa el paisaje,

Caxaca posee en las montañas lugares atractivos sobre las carreteras, y, se les debe dar una atención especial para que de esa manera, Caxaca sea atractivo para el turista porque el turismo representa una fuente de ingresos.

Deben de existir zonas de servicios normales que aseguren el provechamiento de los vehículos automotores, en cada 15 ó 20 kilómetros, para reflejar un bonito desarrollo del desarrollo del Estado, de sus comunidades y sus habitantes; servicios indispensables para evitar que los automovilistas se queden varados en algún lugar de la montaña, por falta de servicios indispensables para los visitantes que acuden al interior del Estado atraídos por sus innumerables bellezas y riquezas naturales que se posee.

Evitar de alguna manera que particulares que habitan en la montaña expongan los elementos vitales a un costo elevado del oficial, en perjuicio de automovilistas, transportistas,

como de pasajeros.

Deben de existir zonas de servicios principales ⁴⁰ cada 50 kilómetros, que posean además de los servicios normales, lugares de esparcimiento; como hoteles, moteles, restaurantes, campos deportivos, juegos infantiles, todo lo que la naturaleza permita poner a disposición de los visitantes y los propios habitantes de la región. Organizar excursiones al interior de la montaña y valles con el uso adecuado de transportes de carga (caballos y mulas), etc. Por otro lado la misma naturaleza pone a disposición los medios para crear el acondicionamiento de tanques, posuelos ó albercas, aprovechando la corriente de los ríos ó cañadas, como es el caso en la comunidad de Tamazulapan del progreso en la región de la Mixteca.

3.4 Los vehículos y carreteras: Depósito de riqueza en la entidad oaxaqueña.

Los automóviles, camiones, ferrocarriles, aviones, barcos y todo tipo de transportes, son muy importantes para los pueblos, porque a través de ellos, se comunican con el exterior y pueden de esta manera comercializar sus productos y mejorar sus técnicas de trabajo aumentando la producción.

Los caminos también sirven para mejorar los servicios médicos, la educación, y el intercambio económico, político, social y cultural de los pueblos.

Es afirmativo mencionar que la riqueza que se genera con la apertura de nuevos caminos y la creación de más y mejores unidades vehiculares, transformará en corto plazo a todas las regiones del país, en donde la producción no puede desplazarse con la rapidez requerida, sino que en muchos casos a muy elevados costos y que por la falta de un buen diseño caminero, se encarecen los fletes, las mercancías y muchas veces se utilizan de esta manera, medios de transporte antieconómicos.

El transporte es uno de esos factores vitales en nuestra vida con el cual contamos en forma tan natural y que solamente tomamos conciencia de su importancia cuando nos hace falta ó cuando es deficiente.

Si en las civilizaciones más remotas requirieron del --- transporte, así fuera en su forma más primitiva; la nueva sociedad moderna, cada vez más urbanizada, es decir; con una cada vez mayor proporción de concentración humana en las ciudades - no podrían sobrevivir sin el transporte, mucho menos si no existen suficientes redes de expansión caminera.

Sin el transporte vehicular, se paralizaría la vida en - la ciudad y el campo, y se paralizaría las actividades económicas. Si bien es cierto que la naturaleza ha proporcionado ⁴¹los medios para la sobrevivencia del hombre con la fertilidad del suelo y la facultad que tienen para emplear máquinas de todo - tipo, como sustitutos del trabajo; mediante el estímulo que representa esa actividad, tienen la posibilidad de que pequeños sectores de la sociedad gocen de comodidades o servicios personales, y si un número crecido de personas no aceptan este don bienhechor, no sólo se pierde algo objetivamente bueno que se podría haber conseguido, sino que el resto de la sociedad, lejos de haber obtenido un beneficio, sufrirá un perjuicio positivo, y además la distribución del ingreso y la riqueza seguirán siendo para los más favorecidos.

La población de México aumenta cada año en más de un millón de habitantes, a los que hay que alimentar, proteger, educar, crear centros de trabajo para incorporar a los ciudadanos a la actividad económica, política, social y cultural del estado y del país. México lucha por elevar el nivel de vida de su población, y para eso necesita ganar mayores recursos, aprovechando al máximo sus recursos naturales y humanos; general al mismo tiempo la riqueza natural para distribuirla en las necesidades

sidades más elementales. Es necesario crear más unidades de transporte, ampliando las vías de comunicación terrestre y los caminos secundarios o alimentadores. Los transportes y las comunicaciones tienen una gran importancia en el desarrollo social y económico del país, porque posibilitan una mejor integración facilitando el mejor ejercicio de la soberanía sobre el territorio nacional.

3.4.1 Los vehículos de motor como fuente de modernidad progreso y crecimiento.

Los vehículos de motor, son medios de transporte que siempre han tenido y tendrán una gran importancia en el desarrollo económico y social del país, al cumplir una función estratégica en las actividades económicas de México y de Oaxaca, contribuyendo en la conformación de la identidad, al integrarse al desarrollo nacional; porque diversifica y amplía las posibilidades de difusión en las distintas regiones que lo conforman al través de la educación, la cultura y entretenimiento al permitir obtener la agilidad y eficiencia en todos los servicios, estimulando el proceso productivo como uno de los elementos promotores de la comercialización de bienes y servicios que prestan a la comunidad.

La infraestructura del transporte⁴² es un elemento muy esencial y junto con otras inversiones se impulsa y aprovecha el potencial de desarrollo de las diversas regiones que constituyen el reordenamiento territorial en la actividad económica y el asentamiento humano.

La invención y el rápido perfeccionamiento del automóvil ha permitido introducir nuevas técnicas que permiten una mayor agilidad en el deslizamiento de los recursos, debido al progreso en la circulación de los diferentes polos de desarrollo.

El uso del autotransporte, ha llegado a ser una de las

formas de la civilización moderna, como un instrumento de nue
tros contemporáneos, no solamente como un instrumento de trab
jo, de desplazamiento y transporte, de una utilidad incosteaa--
 ble, si se puede decir; ya que como un medio de solución rápi--
 do, realiza nuestros deseos de evasión al hacer un viaje de --
 cambio de un nuevo horizonte, un nuevo amanecer en el recorri--
 do hacia una región que nos atrae y complace por nuestros ins--
 tintos de supervivencia.

El aumento en las grandes arterias la circulación del au--
 tomóvil, también penetran hasta los más profundos rincones del
 estado, donde exista un pequeño camino dentro de la red arteri--
 al de circulación. Asimismo, estos caminos vecinales y rura--
 les son recorridos por tractores agrícolas, camionetas y auto--
 buses de pasajeros; estos caminos secundarios se deben adaptar
 en un contexto muy delicado, ya que deben ser hechas en tal --
 forma de lo más económica y duradera posible, indispensable -
 para el desarrollo socioeconómico.

Debido a la creación de nuevos y más sofisticados mode--
 los vehiculares, se deben centrar todos los esfuerzos posibles
 para fortalecer la infraestructura carretera en los diversos -
 medios, que mejoren el sistema integral, sustentada por el de--
 sarrollo, permitiendo articular más rápido las ocho regiones -
 que conforman el Estado, sin que se tenga que favorecer exclu--
 sivamente a la capital y principalmente a los valles centrales.

Se deben regular también el servicio de autotransportes
 eliminando las unidades en mal estado y que además contaminan
 la atmósfera, sin confiar en el futuro de que se cuenta con --
 verdes pulmones de absorción del hidrocarburo , cambiandolo --
 por oxígeno.

El problema de la contaminación atmosférica, principal--
 mente en la ciudad, tiende a agravarse cada día más por la --
 llegada de vehículos de motor a la zona; sin embargo, se debe

tomar en cuenta, que como unidades de consumo, la Secretaría - de comunicaciones y transportes y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, deben expedir a los transportistas certificaciones de verificación obligatorias a cada vehículo, para obtener un equilibrio ecológico y proteger el medio ambiente. De esta manera se garantizaría la seguridad y bienestar de la ciudadanía.

Es de suma importancia mejorar los sistemas de transporte carretero, mediante una mejor simplificación administrativa y promover la organización de todos los permisionarios individuales para el transporte de los productos del campo.⁴³ Asimismo coordinar todos los medios de transporte para fortalecer el auto transporte público de pasajeros, y en especial el del servicio urbano y suburbano.

Compete a las autoridades municipales y al gobierno del Estado centrarse en un esfuerzo supremo, como lo han venido haciendo desde hace varios años, en fortalecer, revitalizando la infraestructura caminera por el aumento de las necesidades colectivas y que deben ser satisfechas por el estado;⁴⁴ obligación también de la iniciativa privada, para mantener el equilibrio en el desarrollo social y económico de las regiones de oaxaca, y de las distintas zonas económicas del país.

Al fortalecer la infraestructura caminera, promoviendo - una mejor organización de los permisionarios, para la seguridad y bienestar ciudadana es importante establecer leyes y reglamentos para los automovilistas y transportistas que relícen trabajo en sus unidades, al impedir una vista parcial, ya que colocan material que impiden los rayos solares atravesar los cristales para protegerse; sin embargo, la vista ocular no es muy bien visible y pueden ocasionar accidentes.

3.4.2 Establecimiento de cuotas en el servicio de las carreteras.

Los productores de las industrias que generan artículos de utilidad fundamental, los llevan, una vez que ésta ha concluido su función, a los puntos más apartados de la tierra, con el objeto de vender su mercancía, para imprimirles una mayor utilidad por medio de una serie complicada de operaciones. Además los transportes son productivos, porque imprimen una nueva utilidad en la necesidad de dichas mercancías; pero también hay que tener presente que gracias a los transportes, es posible que los productores salgan de su aislamiento, para llegar a lugares apartados y satisfacer necesidades de otros. Las necesidades, como sabemos de sobra, aumenta a la par con el incremento de los medios con que se cuentan para satisfacerlas; esa es la manera como los hombres efectuamos la satisfacción de nuestras necesidades, relacionándolas de manera muy íntima con el progreso social, el cual corresponde con una mayor variedad de necesidades y satisfacciones.

Los medios de comunicación constituyen un vasto depósito de riqueza en la entidad, pero también debemos reconocer que los dueños de esos medios de comunicación, deben contribuir al costo de la construcción y conservación de las carreteras hasta determinado punto, ya que la creación por el interés en todas las organizaciones o cooperativas, juntos con el gobierno del estado y los municipios, cooperen en el esfuerzo nacional para fundar una "Asociación para la construcción y conservación de las carreteras de Camerón", que junto con las plantas aradoras, tiendas automotrices, industrias y fábricas, pacten con las dependencias del Estado (S.S.T. , S.D.U.E., C.A.O., S.E.-B.M.C.O.S., etc.), para cubrir con una tercera parte del costo total de la construcción, ampliación y reconstrucción de --

los caminos que se encuentran deteriorados ó incompletos.

Otro de los factores de cooperación, podría ser que los transportistas paguen a "camineros" para la ampliación y el mantenimiento. También que el estado facilite la maquinaria respectiva en la zona deteriorada para mayor agilidad. Es muy importante señalar que el Estado intervenga al través de la secretaría correspondiente las obras a realizar a como está establecido en los programas correspondientes; sin embargo el Plan Nacional de Solidaridad, cumple parte de su función en distintas comunidades con el apoyo del "tequio" porque permite la intervención directa de comunidades, pero, al mismo tiempo se deja de lado las obras importantes a realizar, para dar paso a obras políticas, en un orden nacional.

El costo de los caminos y las calles deben cubrirse con impuestos especiales⁴⁶ sobre vehículos de motor, y para financiar los se necesitan tres consideraciones:

- 1.- Cuál es la parte de lo que cuestan las carreteras y cuál deben pagar los usuarios.
- 2.- Cuál es la contribución general, estatal y municipal, y, cuál sería la contribución de la Asociación para la construcción y conservación de las carreteras.
- 3.- Cómo debe calcularse la participación en los pagos de -- los transportistas. Porque los vehículos motivan muchos gastos públicos y muy especiales, más de lo que cuestan -- los caminos y las calles,⁴⁷ porque de alguna manera, el sistema de transporte carretero estimula la competitividad de los productos industriales y del campo, el comercio interior y exterior.

Además de que el financiamiento de las carreteras tiene una contribución especial porque se apoya en la teoría de que el camino carretero presta un servicio especial a la industria y al campo incrementando con ello su valor.⁴⁸

3.4.3 Es necesaria la construcción de caminos de cuota y - caminos libres.

El autotransporte, al igual que el ferrocarril, constituyen los puntales indispensables para el movimiento de carga en el país, debido al bajo costo. Nuestra red de carreteras ha - llegado a ser el medio más importante para el traslado de mercancías y personas, desplazando ampliamente al ferrocarril que tiene en su contra la lentitud de su traslado.

Sin un sistema de comunicaciones y transportes eficaz, - no es posible plantear con seriedad el funcionamiento de nuestro aparato productivo y distributivo; sin desconocer los im- - portantes avances alcanzados durante los últimos años en esta área, es prioritaria la modernización integral de las vías de comunicación, apoyada en una simplificación administrativa eficiente y con la activa participación de los trabajadores, en - la conservación y mantenimiento para agilizar las operaciones de tráfico y un mayor aprovechamiento de la infraestructura.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el esta- - do, debe desarrollar un programa especial en la ampliación y - construcción de caminos, con el fin de cubrir las principales rutas de afluencia, y evitar congestionamiento en las princip- - les ciudades. El titular de caminos y Puentes federales de in- - gresos y servicios conexos, debe anteponer la realidad en el - aprovechamiento de los beneficios que parten de ella. La cong- - trucción de caminos de cuota, permitirán un ahorro en el trayec- - to y un mayor nivel de seguridad para el transportista.

Los caminos de cuota, al mismo tiempo que permiten ingre- - sos al gobierno, acortan la distancia en el flujo de operacio- - nes de tránsito. La participación de la iniciativa privada, - es importante para el desarrollo de la infraestructura, porque - permiten una mejor modernización, y los recursos que se gene--

ren sean utilizados para la construcción de más caminos rurales y diversas obras de beneficio social.

El programa de modernización de la red carretera nacional aparte de la construcción de autopistas en el corto plazo, tiene como objetivo en el mediano plazo, una estructura de carreteras más amplias y con mejores servicios para los usuarios. La modernización de la red de carreteras no sólo debe contemplar la construcción de vías, sino todos los servicios que ofrecen Caminos y Puentes Federales. ⁴⁹

El ambicioso programa de modernización carretero, debe cubrir parte del programa de la "Cuenca del Pacífico", para dar impulso a la Costa e Istmo, asimismo al centro, ya que se beneficiarían en alguna forma el desarrollo regional.

La creación de autopistas, dará mayor fluidez a la circulación de automóviles y camiones que transitan de Acapulco a SalinaCruz, Tuxtpec-Matías Romero, Juchitán-Tehuantepec-SalinaCruz. La creación de autopistas en los valles centrales, partiendo de la comunidad de San Francisco Telixtlahuaca a la ciudad de Oaxaca, asimismo; de la comunidad de Ocotlán a la ciudad, otra, de la comunidad de Zimatlán a la ciudad, por último de la comunidad de Villa de Mitla a la ciudad de Oaxaca.

La creación de autopistas ó caminos de cuota, trae consigo un beneficio a las comunidades de valles centrales, toda vez que existen canales de inversión turística, de mayor agilidad vehicular, con una mejor fluidez de circulación, al mismo tiempo se traduce en mayor tranquilidad y seguridad para quienes transitan y habitan en las zonas de mayor auge económico y social, reduciendo de entemano el número de accidentes y congestiones que se presentan por el transporte urbano y suburbano.

Las tarifas o cuotas, serán de utilidad al gobierno estatal para mejorar las condiciones de los caminos averiados en

la entidad, por falta de presupuesto en ese sector. Así la iniciativa privada tendrá la oportunidad de invertir en esos canales, adecuando los caminos y puentes federales para la mejor distribución del comercio, la educación, la cultura, las artes, etc..

Las cuotas por el uso de carreteras, contribuirá de alguna manera a mantener la estabilidad económica, (PCEE); ya que se observa una marcada entrada y salida de autos, por los tres puntos cardinales de la ciudad antequera de Oaxaca, donde desde escasos tres kilómetros circulan alrededor de cuarenta a cincuenta autos por minuto.

Además de que deben existir caminos libres de entrada y salida de vehículos en las principales zonas de afluencia turística, toda vez que se comete un error al tratar de generar divisas por los mismos conceptos u otros medios que disminuyan esos veneros de inversión.

A efecto de acabar con el rezago que se presenta en el estado, es necesario que el gobierno federal, estatal y municipal, presenten proyectos ambiciosos de desarrollo para la región del sureste; por el rezago que se presenta en la modernización de la infraestructura carretera y su rehabilitación, han surgido problemas de abuso por parte de camioneros, transportistas urbanos y suburbanos, sumado a ello, el deficiente servicio que prestan, con molestias para los verdaderos usuarios, a ello contribuyó un estudio realizado por el centro de graduados del Instituto Tecnológico de Oaxaca⁵⁰, revelando que aproximadamente el 75 % de la ciudad de Oaxaca, se transporta en vehículo propio, mientras que el 75 % lo constituye la clase trabajadora.

El gobierno estatal, carece de un estudio general sobre los precios sombra, el costo social, contaminación, viabilidad, eficiencia y eficacia respecto a los intereses de la ciudadanía.

nía y de los usuarios en particular.

En el aspecto de tarifas, el gobierno carece de un estudio propio sobre los ingresos y egresos del transporte colectivo de pasajeros, tanto en la capital del estado, como de sus regiones; básicamente de todo lo anterior, la debilidad del gobierno se acrecienta por la supuesta incapacidad que tiene para contar con una solución no autoritaria ante las amenazas de los concesionarios transportistas, en perjuicio de la clase trabajadora.

BIBLIOGRAFIA

Capítulo III

- 1.- Enriqueta de Parodi.-Diarió Nacional-Agosto de 1962.PAG.16.
- 2.- ANGUIANO Equihua, Roberto.-Pag.67.-Textos Universitarios. UNAM.
- 3.- S.P.P.-Plan Nacional de Desarrollo.-Poder Ejecutivo.-Pag.--- 69-70.-1983-1988.
- 4.- EGNOR, Erich Dr.-Desarrollo espacial de las economías.
- 5.- ALVARES, José Alfredo.-TESIS-Desarrollo de la red de carre-- teras en el Estado de Chiapas-Y su apoyo a la economía rural en su desenvolvimiento.F.E.-UNAM-1988.
- 6.- Ibid (Ibidem).
- 7.- RAMIREZ R., Fernando Perfecto.-Teoria del desarrollo regio-- nal-pag.31-TESIS- UNAM.
- 8.- S.P.P.-Anuario Estadístico-INEGI-México 1984.
- 9.- S.P.P.-X censo de población y vivienda- INEGI,México 1980.
- 10.- Plan nacional de desarrollo-1983-1988-Poder Ejecutivo.
- 11.- OFARROLL, Rómulo.-Palabras de dos-Periodico "El Novedades",- Pag. 6-A-Agosto de 1960.
- 12.- SANCHEZ Molina, Antonio.-Síntesis Geográfica de México-1965. Pag. 138.
- 13.- RAMIREZ Lóñez, Heladio.-Primer informe de Gobierno, 1967.
- 14.- Indicadores Economicos-(cuadro),Comunicaciones y Transportes 1979.
- 15.- OAXACA:Cuaderno de Información para la Planeación-INEGI-1985.
- 16.- RAMIREZ Lóñez, Heladio.-Primer informe de Gobierno,1967.S.P.P
- 17.- Obras Públicas.-Revista año IV-No.42.-Septiembre 1969.Pag.1.- Creación y Conservación de Carreteras.
- 18.- S.P.P.-INEGI-Agenda Estadística, 1981.
- 19.- IPONAP(PRI)-Agenda Cívico Político, 1983.
- 20.- PALACIOS Peralta, Lino Lic.-Subdirector de obras-S.C.T. Oaxaca
- 21.- M.FARIAS, Luis.-Gobernador de Monterrey-Periódico "El Nacional 20 de Enero de 1973".
- 22.- CRESPO Villaláz, Carlos.-Ing.Editorial Limusa-1980-México.--- Vías de Comunicación. P.P-25-26.
- 23.- Ibid (Ibidem).
- 24.- Ibid (Ibidem).

- 25.- Ibid (Ibidem).
- 26.- CRESPO Villaláz, Carlos Ing.-Editorial Limusa-1980-México.--
Vías de Comunicación. P.P.-25-26.
- 27.- Ibid (Ibidem).
- 28.- Ibid (Ibidem).
- 29.- Ibid (Ibidem).
- 30.- Entrevista del Sobrestante de la Residencia de Construcción
y Conservación 19-1 Monte Albán del Centro S.C.T. en Oaxaca.
Cruz García Juan Agustín.
- 31.- CRESPO Villaláz, Carlos Ing.-Editorial Limusa-1980- México.-
vías de Comunicación. P.P.-25-26.
- 32.- Periódicos locales nacionales "Noticias", "Imparcial", 5,6,7
y 8 de Septiembre de 1988.
- 33.- PROAS:- (Productos Asfálticos), Editorial URMO. Manual del As-
falto.
- 34.- CRESPO Villaláz, Carlos Ing.- Editorial Limusa-1980-México.-
vías de Comunicación. P.P.-25-26.
- 35.- CRUZ García, Juan Agustín.-Entrevista del Sobrestante de la
Residencia de Construcción y Conservación 19-1 Monte Albán -
del Centro S.C.T. en Oaxaca.
- 36.- Ibid (Ibidem).
- 37.- COCUAND, Roger.-Camínos-Editorial Revérte, S. A.-Barcelona -
Buenos Aires.-México, Pag. 95.
- 38.- PROAS:- (Productos Asfálticos).-Editorial URMO. Manual del Ag
falto.
- 39.- COCUAND, Roger.-Camínos-Editorial Revérte, S. A.-Barcelona -
Buenos Aires.-México, Pag. 95.
- 40.- Ibid (Ibidem).
- 41.- MALTHUS, Robert Thomas.-Principios de Economía Política-F.E.
- 42.- Plan nacional de desarrollo, Poder Ejecutivo Federal-S.P.P.-
- 43.- Ibid (Ibidem).
- 44.- FLORES Zavala, Ernesto.-Finanzas Públicas-F.C.E. Pag. 95.
- 45.- M. GROVES, Harold,. Finanzas Públicas, Editorial Trillas. Pag.-
398. Cap.12.
- 46.- Ibid (Ibidem).
- 47.- Ibid (Ibidem).
- 48.- Ibid (Ibidem).
- 49.- Plan Nacional de Desarrollo. C y P. 3.
- 50.- Periódico "El Noticias", 5 de Agosto de 1990.

CAPITULO IV

DESARROLLO ECONOMICO E INFRAESTRUCTURA CARRETERA
EN EL ESTADO DE OAXACA

4.1 El papel de la red de carreteras en el proceso de incorporación de las actividades del campo y la ciudad en el crecimiento económico del Estado de Oaxaca.

Uno de los elementos más importantes para lograr el progreso económico, consiste en elaborar programas que tengan presentes los cambios cualitativos y cuantitativos de la producción, en las decisiones estratégicas que se tomen, para aplicarlas apropiadamente en situaciones particulares, tanto en México, como en cada país.

Hasta ahorita, los programas regionales no han funcionado articuladamente con los programas nacionales, ya que cada región se ha desenvuelto de manera autónoma, tomando como bandera, procedimientos políticos, económicos, sociales y culturales.

Precisamente, por la desvinculación de los programas de desarrollo nacional y regionales, se ha presentado un contraste tan violento entre las regiones del país, por las cuáles, el Sur y el SurOeste, han sido las menos favorecidas por las inversiones en infraestructura del sector público. Esta desatención, ha originado que se margine una de las regiones más ricas en recursos naturales con que cuenta el país.

Cuando se abrió el tránsito el camino carretero del Sureste, se observó inmediatamente un ascenso económico regional con las consiguientes repercusiones en su economía, la que a su vez, ese crecimiento presionó sobre la mencionada vía, rebajando

zándola casi inmediatamente y planteando la necesidad de abrir caminos interiores de escortamiento más seguro y rápido en su tránsito.

Por lo mismo, se observa que la producción inicial del SurEste, sería de materias primas dirigidas a los centros de consumo de los valles centrales y el norte del país. En ese sentido, el transporte juega un papel decisivo dentro de la economía oaxaqueña; siendo el efecto que la infraestructura carretera genera y fomenta el desarrollo regional de manera articulada, por lo que la carretera y las otras vías de comunicación sólo fomentarán en mayor escala el regionalismo.

El desenvolvimiento vial debe seguir preservando la independencia económica y política de la región, elevando el nivel de vida de su población. El desarrollo económico que se proyecte estará condicionado al avance de los medios de comunicación y de la infraestructura y el transporte; en esta forma se proyectará un desarrollo mediano regional, limitado a la producción en el sector primario y como mínimo al establecimiento de una industria ligera. Entonces son las vías de comunicación las que impulsan ese desarrollo, y la infraestructura carretera que indudablemente propicia el progreso en la economía, más todavía si se trata de alcanzar una industrialización independiente tal y como sucedió con el parque industrial instalada en el norte de valles centrales, fundada en la base donde se encuentran los recursos a explotar (cantera, Mármol, Grafito, Madera, etc.), para lo que será necesario seguir activando los medios de transporte y la red de caminos y carreteras.

4.1.1 Problemática de integración

" Regiones de la patria existen todavía, donde los frutos de la tierra retornan a la tierra". Josechas

de frutas perdidas al pié de los árboles, en un absurdo dispendio provocado por la falta de transporte para concurrir a los centros de consumo y por todas las trabas que malos mexicanos, colgados de los tobillos del país, se oponen al progreso de México.

En pocos años todo se ha transformado, la movilidad urbana se ha acelerado. El pulso de la economía ha adquirido un impulso renovador, cuyo ritmo ha contagiado e inspirado a todos los segmentos humanos de la otrora sociedad. Un nuevo eliento recorre y penetra no sólo en las melancólicas y siestreras calles de antes, sino que invade conciencias humanas, agilizando el comercio, promoviendo nuevas escuelas, dinamizando a la agricultura y a la ganadería, sumergiendo a todo el mundo dentro de una arrolladora espiral que conduce a los hombres y a las comunidades al desarrollo integral, hacia un nuevo bienestar social.

La infraestructura vial cubre una función vital dentro del proceso económico de una región, al unir centros de producción y de consumo; su importancia en el desarrollo económico, social y cultural es evidente, ya que las obras de función social entrañan un cambio decisivo en el modo de vida de la población, debido a los beneficios que representan tanto en educación como en seguridad, salubridad y otros servicios, mientras que las obras efectuadas como medios de penetración económica promueven la incorporación de zonas potencialmente productivas para la economía de un mercado, promoviendo así la iniciación de su desarrollo.

Por la función que desempeñan las comunicaciones en su conjunto, no deben considerarse en forma aislada como medio de integración y de progreso, puesto que el sistema de comunicaciones, es sólo una parte importante dentro de los programas gubernamentales, que al ser complementados con las obras de --

infraestructura, irrigación, sanidad, electricidad, etc., constituyen el capital social básico con el cuál, se logrará establecer una estructura económica, lo suficientemente amplia para alcanzar el desenvolvimiento económico y social de una región dentro del Estado en su conjunto. Por lo tanto es inobjetable la trascendencia del sistema vial ó infraestructura carretera como lo denomina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.), como el mejor medio para lograr la integración plena de todas las comunidades del Estado de Oaxaca, ya que esto constituye fincar los cimientos sobre los cuáles, se erigen los demás servicios y parte de la infraestructura indispensable para conseguir el mejor desenvolvimiento de las seis regiones que aún carecen de los beneficios alcanzados por los habitantes de la región de valles centrales, es por esto que las continuas inversiones en la infraestructura carretera y las demás vías de comunicación, deben garantizar los incrementos de la producción global y del progreso económico para mejorar el bienestar social de la población.

El desarrollo integral del Estado de Oaxaca es indispensable para satisfacer las necesidades más agudas que se presentan en cada una de sus regiones, para que se lleve a cabo lo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo, y sea decisiva la participación de las fuerzas productivas y de todos los sectores que integran la economía rural integral de todos los oaxaqueños. Así por la vía institucional de la participación la renegociación social, la representación y el cuidado de la ejecución en la inversión pública, social y privada, se sientan las bases efectivas que garanticen el desarrollo económico y social, así como la seguridad del proyecto nacional de desarrollo para todos los oaxaqueños.

Dentro del espíritu del artículo 26 de la constitución² y de la ley de planeación, se sustenta la concepción de desarro-

llo regional, concentrada en tres ámbitos para llevar a cabo - la acción pública y social. Primero; descentralizar paulatinamente las acciones y servicios, así como de recursos para que los estados y municipios satisfagan eficazmente las necesidades de cada población como lo señala el artículo 115, se fortalezca el municipio en su función de gobierno directo de la comunidad. Segundo; Se deben coordinar las dependencias federales a partir de las propuestas y acciones en cada estado, para que los programas normales de la federación respondan y apoyen las prioridades que cada estado vaya dictando, y tercero; Orientar la localización más conveniente de la actividad económica general y sectorial dentro del Estado de Oaxaca, al mismo tiempo orientada al territorio nacional.

El desarrollo integral del Estado de Oaxaca debe fincar-se en una doble concepción a partir de la cuál se desarrollen aquellas actividades en que tienen ventajas específicas y que son vitales para la nación, y que a la vez logren movilizar -- los recursos materiales y humanos hacia la satisfacción de las necesidades generales del pueblo oaxaqueño, a través de las estrategias que establece el Plan Nacional de Desarrollo.

4.1.2 Penetración económica

Las carreteras de penetración económica, cuyo fin primordial es el de romper la situación de autoconsumo e incorporar zonas potencialmente productivas a la economía de mercado, mismos que tienen efectos preponderantes al favorecer substancialmente el incremento en las actividades primarias, sobre todo -- en la producción agropecuaria y el de eliminar abusos de intermediarios y prácticas de acaparamiento que lesionan los intereses de los pequeños productores. En la medida en que se estimula la inversión en la infraestructura carretera, se promueven otras obras de infraestructura y de servicios públicos ---

entonces el incremento será mayor y por lo tanto, se tenderá a configurar zonas de desarrollo, como sucede con las siguientes zonas de actividad agrícola.

Valles centrales..- Clima semicálido, cálido en el valle, templado en las montañas y de semiseco a subhúmedo; los cultivos son: Maíz, Frijol, sorgo, cacahuete, alfalfa e higuierilla.

Mixteca .- Clima, varía de seco-semihárido; los cultivos son Maíz, frijol, Zorzo, cacahuete, alpiste y café.

Tuxtepec..- Clima, cálido húmedo y lluvia todo el año, cultivos, maíz, frijol, trigo, arroz, ajonjolí, cebada, caña de azúcar, piña y café.

Istmo .- Clima, semicálido a templado subhúmedo, cultivos; maíz, frijol, ajonjolí, zorzo, arroz y café.

Costa .- Clima, cálido subhúmedo, principales cultivos; maíz frijol, ajonjolí, algodón, cacahuete, copra y café,

En 1980, la superficie agrícola sembrada fué de 806 018 hectáreas; 78.9 % de labor, maíz 56.3 %, café 16.4 %, caña de azúcar 7.1 %, frijol 4.0%, ajonjolí, trigo, alfalfa, cacahuete 2 %. El valor de la producción agrícola para 1980 fue de 11 -- 001.5 millones de pesos, maíz 25.8 %, café 12.6 %, caña de azúcar 10.2 % y el resto 3 %.

Del total de la superficie del estado,⁴ 9 300.0 miles de hectáreas, el 13.6 % son tierras con vocación agrícola, el 21.2 % ganadera, el 42.6 % forestal y el resto 22.6 % son dedicados a otros usos, tales son: Agricultura el 75 % de maíz y café, el resto, caña de azúcar y frijol, fruticultura con 45 mil hectáreas de piña, sandía, mango y limón. La ganadería con 1969.4 miles de hectáreas de ganado bovino, caprino, avicultura en menor escala, ganado porcino, ovino, conejos y colmenas.

Dentro de los recursos forestales del estado, existen, - del Noroeste, Norte y Noroeste, selvas secas, bosques de pino,

Encino, bosques mesófilos de montañas y de selva húmedo como - la alta perinnifolia. En la región central, pino, encino, y - algunos núcleos de bosques mesófilos de montaña. En el SurOeste, Sur, Sureste y Este, sobre la costa del pacífico, se tienen áreas con vegetación de bosques mesófilos, selvas subhúmedas y selvas secas. De la superficie forestal total, 3 960.9-miles de hectáreas, más del 60 % corresponden a bosques, y regta a selvas. La superficie en explotación 600.0 miles de hectáreas, explotándose diversas especies de madera preciosa.

En base a lo que se ha señalado, deben seguirse proponiendo para esta región, la construcción de más caminos que por su conveniencia económica y social, sigan formando parte del - programa del desarrollo rural que actualmente está vigente, - en donde las acciones y procesos pongan de manifiesto la importante necesidad en la construcción de carreteras para el mayor desenvolvimiento económico de las regiones que se atraviesan y que incrementen la longitud de caminos alimentadores al mínimo costo, aprovechando las brechas existentes, mediante la ejecución de aquellos trabajos que las condicionen para ser transitables por los vehículos de motor en toda época del año. Es evidente que resultaría caro e inadecuado el empleo de maquinaria, por la cantidad de obras que se realicen, concluyendo el mejoramiento de las brechas, debe hacerse primordialmente - con mano de obra ayudando a resolver el grave problema del desempleo en el medio rural.

La programación de las carreteras federales queda fundamentada, por los criterios relativos al proceso de la integración económica, dentro del estado, teniendo presente los acortamientos y libramientos, permitiéndole con ello que se logren - las metas fijadas dentro de los lineamientos generales de acción en el horizonte económico, para lo cual se han formulado -- los programas y las asignaciones correspondientes, aprobados -

por el estado y las dependencias federales respectivas.

a).- Cada kilómetro aumenta la producción-

En México,⁵ cada kilómetro de camino hace aumentar la producción anual en millones de pesos. Cada kilómetro de camino permite aumentar en 200 y 500 hectáreas el área de producción agropecuaria. Cada kilómetro de camino es un agente de ventas de la organización industrial, comercial y bancaria del país, y como resultado de todo ello, el intercambio económico, social y cultural se acrecienta notablemente. Por ello no sólo el camino es un instrumento fundamental en el progreso de México, sino también un medio de transmisión y circulación de la cultura, porque un camino enseña tanto como una escuela.

En las zonas potencialmente productivas, los caminos promueven su incorporación a la economía de mercado, rompen las situaciones de autoconsumo y conducen a la iniciación del desarrollo. Considerando las zonas en donde los caminos tienen básicamente una función social al entrañar un cambio decisivo en el modo de vida de la población servida, por permitir la llegada de los beneficios que representan la educación, la seguridad, la salubridad y otros servicios como observamos adelante.⁶

La actividad ganadera, tiene una superficie de 1 969.440 has. con el 21.2 %, una participación en el PIB con el 28 % y una Población Económicamente activa del 2.5 %. La fruticultura tiene una superficie de 45 mil has., el 70 % son huertos familiares y el 30 % huertos compactos con más de una hectárea de árboles frutales.

La actividad forestal abarca una superficie de 3 960 870 has. con el 42.6% de la superficie total. Los bosques tienen una extensión de 2 486 085 has. Las selvas 1 474 785 has. y la explotación son de 600 000 has. casi el 15.1 % .

En la actividad de la pesca, la Población Económicamente

activa, participó con el 8 %, realizándose en SalinaCruz, Puerto Angel y Puerto Escondido.

La actividad industrial se ha caracterizado por un lento desarrollo sin grandes cambios desde 1960, en 1979 participó con el 26.7% y hasta la fecha han existido algunos pequeños cambios, como lo ha sido la famosa costa de Bahías de Huatulco.

La industria manufacturera, es la actividad que ha tenido mayor importancia en la conformación del PIB sectorial en 1979 participando con el 8.4 %, desarrollandose en Tuxtepec, istmo y valles centrales.

La minería tiene una gran importancia, sin embargo las condiciones orográficas y topográficas del estado, han influido en un rezago considerable en el desarrollo de esta actividad, la cuál tiene una superficie de 261.7 km², de los cuáles se explotan sólo 13 km² con una participación de 5 %, mientras que las reservas mineras probadas son de 37 millones de toneladas incluyendo el carbón, grafito cristalino, el titanio, la plata oro y el plomo, con un valor bruto de producción en 1980 de -- 335 millones de pesos.

El petróleo existe en una refinería de SalinaCruz que abastece la demanda de combustóleo destilado y gas licuado, tanto del Estado como de los mercados del litoral del pacífico.

La energía eléctrica en la ciudad ha alcanzado a la mayoría de los habitantes en un 98 %, mientras que en el medio rural en los últimos años, se ha tenido una expansión sin precedentes a pesar de la orografía que presenta el Estado, sin embargo la luz ha llegado hasta los lugares más apartados, faltando tan sólo unas aldeas por electrificar.

El turismo identifica a seis regiones principales; la ciudad de Oaxaca, valles centrales, el istmo, la costa, la mixteca el papaloapam y la cañada. Todos ellos abarcan el 75 % del turismo nacional y el 78 % del extranjero, concentrándose la -

mayor parte en Bahías de Huatulco, mientras que SalinaCruz, Puerto Angel y Puerto Escondido tienen menor proporción de turismo.

La educación se ha distribuido en cierta forma en todas las regiones del Estado, con ello, un mayor centro de escuelas hasta los rincones más apartados, beneficiando a la población de bajos recursos, concentrándose éstos en los valles centrales e istmo, la cañada y sierra norte, mientras que en la mixteca ya funcionan la primera Universidad de la región.

En salud y seguridad social, se han abarcado los distintos centros de población en las ocho regiones, que están comprendidos en los estudios socioeconómicos del Estado.

En alimentación y Nutrición, se ha avanzado bastante en este terreno, ya que conasupo y liconsa han expandido su radio de operación, distribución y consumo en los valles centrales, en el istmo, la cañada, la mixteca y en las comunidades más apartadas.

En la marginación rural existió un convenio SAHOP-COPLAMAR en la construcción de caminos, con una inversión de 436 millones de pesos para la construcción de 501 kilómetros de caminos rurales; de 1980 a 1981, mientras que para caminos de apoyo se invirtieron 150 millones de pesos en sólo 105 kilómetros de caminos. En agua potable se canalizaron 504.2 millones de pesos para dotar de ese servicio a diferentes localidades.

4.1.3 Desarrollo económico regional

En México, las estrategias de desarrollo regional que se han formulado y cambiado, tienen el propósito de mitigar los problemas ocasionados por el desenvolvimiento desigual de las regiones, provocado por el mismo proceso económico. Se establecieron distintos programas de acción desde los años sesen

tas, se establecieron zonas económicas de 1971 a 1976, sin embargo, se realizaron diversas acciones que si bién no se integraron en un marco global, sí fué reflejo de una creciente preocupación, y el gobierno dió un impulso a la región del Istmo de Tehuantepec y Baja California, se estimuló la inversión en zonas calificadas y preferenciales, poniendo en marcha un nuevo programa de parques industriales. Se descentralizaron funciones de la federación a los Estados de la República, con el fin de crear empleos y de arraigar así al campesino en su lugar de origen. A partir de 1973, se formularon los programas de inversiones públicas para el desarrollo rural (PIDER), los cuáles posteriormente fueron englobados a un modelo de desarrollo regional. En cada entidad federativa se formó un comité promotor del desarrollo (COPRODE), para planear el desarrollo de cada estado por un lado, y por otro, de coordinar la inversión, creandose en 1976, la Comisión Nacional de Desarrollo Regional y Urbano que dependía directamente de la Secretaría de la Presidencia, responsable del Fomento y Desarrollo de las regiones y localidades del país.

Comunmente uno de los instrumentos del desarrollo regional, es la inversión pública y la causa principal del progreso o estancamiento. Ese motivo impide hablar de una verdadera política de desarrollo regional y nacional, sino de proyectos concretos de inversión, sin una clara precisión de metas y objetivos o instrumentos que coadyuben a lograr los propósitos fundamentales.

Oaxaca no es la excepción, al no existir una verdadera política regional, ya que las inversiones públicas no han sido utilizadas como instrumento de desarrollo regional; por el contrario, sus efectos aumentaron el desequilibrio existente.

Existe desigualdad en los fondos de inversión, por la desigual distribución de las inversiones públicas y privadas.⁹

por la misma ausencia de una verdadera política regional en la entidad oaxaqueña. Al mismo tiempo en que se decide qué regiones deben recibir las inversiones públicas ó qué tipo de inversión es recomendable para cada una de las regiones del país y en concreto para el Estado de Oaxaca, el problema se complica por lo limitado de los fondos públicos para la inversión, por los sectores regionales que tienen dificultades en su ubicación, asimismo, enfrentan dificultades entre las metas nacionales y las propias del estado.

La realidad existente, nos indica que el desarrollo regional ha sido inevitablemente desequilibrado, debido a la dotación de recursos, la concentración urbana, las economías de aglomeración, etc., asimismo los índices de migración e inmigración, los bajos salarios, etc., lo que ha dado como resultado que el crecimiento se concentre en un número limitado de regiones.

Algunos autores,¹¹ han recomendado que la inversión pública se dirija hacia las regiones con mayor potencial de crecimiento si es que se desea lograr un rápido crecimiento económico económico global, como una estrategia; sin embargo, esas ideas están encaminadas a beneficiar a las actividades productivas y la infraestructura económica, poniendo atención a la infraestructura social; la inversión está dirigida a la Salud, Educación, Servicios Urbanos y al bienestar de la población, etc., siendo posible recomendar que la inversión en infraestructura social, se canalice hacia las regiones más atrasadas, como la Mixteca, Sierra Norte, ó la Sierra Sur, de esa manera se daría empleo a las áreas pobres que tienen un potencial de mano de obra. Las regiones avanzadas no deben recibir mayores inversiones públicas porque muchas veces no lo utilizan para su crecimiento sino para lucrar con la inversión, ya que también disponen de recursos para su propio desarrollo.

En base a lo expuesto, se analiza la dirección que se le ha dado a la inversión durante los años de 1983-1984 y 1985, periodo en que se ha podido ordenar y clasificar la información disponible a nivel regional, en la industria, infraestructura social, infraestructura económica, agropecuaria y pesca e inversión total.

En la región de la cañada, por lo accidentado de su orografía, se dificulta la introducción de infraestructura de comunicaciones y transportes. De ahí que prevalezca la desintegración económica, social, cultural y política. Lo que implica la dificultad para comercializar los diversos productos debido a la ausencia de más redes de caminos, concentración de servicios telefónicos, telégrafos, correos y la infraestructura urbana en las cabeceras distritales y en huautla de jiménez.

La región de la costa; tiene gran actividad económica -- que cubre la demanda de la región, como de diversos lugares -- del estado y el Puerto de Acapulco. Los principales obstáculos para el desarrollo de las actividades, es la carencia de comunicaciones y transportes con un bajo aprovechamiento de -- los recursos naturales, conflictos agrarios, un alto grado de marginación rural, carencia de más centros de salud, vivienda y servicios públicos, siendo el distrito de Pochutla el más -- afectado.

La región del Istmo; cuenta con el 15 % de la población el cuál representa una baja en la infraestructura social, una estructura diversificada como la agricultura, existen unidades de producción modernas que generan productos comerciales como la caña de azúcar y el sorgo, y por otro lado prevalece la --- agricultura tradicional con problemas de riego, asistencia técnica, escasez de crédito y una red comercial deficiente, la ganadería tiene bajos rendimientos, la silvicultura carece de capital e infraestructura de caminos; en la pesca tiene bajos --

rendimientos, porque persiste la técnica tradicional. La agroindustria enfrenta problemas de suministro de materiales primas. La petroquímica aún no se integra a los efectos positivos de la economía regional; las comunicaciones y transportes son insuficientes para integrar las zonas de producción y consumo en la totalidad, por la falta de infraestructura caminera, centros de acopio y comercialización. El desarrollo del istmo oaxaqueño por su ubicación es potencialmente estratégico para impulsar su desarrollo industrial ligado a los mercados exteriores.

La región del papaloapan, se asienta el 11 % de la población con una demanda menor de servicios sociales, el desarrollo económico se centra en la agricultura y la ganadería, seguida de la industrialización, tiene el 42 % de la superficie forestal y debido a su difícil orografía tiene una deficiente infraestructura carretera lo que no le permite una adecuada explotación de sus bosques. El sector de la producción tiene problemas con financiamientos, tecnología y una adecuada comercialización. El desarrollo industrial aporta 17 000 toneladas de papel al año y 20 % de la producción nacional de azúcar, abastece de cerveza al sureste y cuenta con empresas orientadas al aprovechamiento y transformación de piña, chile jalapeño, café hule, arroz. Se encuentra en proceso de construcción un parque industrial para fortalecer la economía regional, y es considerada como de zona de máxima prioridad nacional para el desarrollo industrial.

La región Sierra Norte, tiene una población del 6 %, los centros de salud y educación son bajos, principalmente entre los mixes, mientras que el 51% de su población es analfabeta, por lo que la región presenta un escaso desarrollo social, situándose como una de las regiones de mayor atraso, porque su economía está fundamentada por la agricultura y silvicultura, por

su situación geográfica, hay un impedimento al establecimiento de un sistema intrarregional de comunicación carretera y telegráfica, así como de infraestructura social y de apoyo a la producción.¹² La región ofrece como potencial de desarrollo, la agricultura, silvicultura, la ganadería, en la producción forestal, participa con el 40% a nivel estatal, además de que posee una fuente de organización desarrollada mediante la cuál han resuelto necesidades de equipamiento urbano, una fuerte soberanía de su patrimonio natural, mediante una identidad cultural e integridad política.

La región de la Sierra Sur, está representada por el 9% de la población total, siendo su principal actividad la agricultura, la ganadería se practica en forma extensiva, en la forestal se aprovecha de manera mínima e irracional, la industria muestra un estado incipiente y el sector comercio se encuentra medianamente desarrollado por los limitados medios de comunicación y transporte.

Los problemas económicos y sociales son considerables porque las actividades productivas están insuficientemente desarrolladas y no se cuenta con recursos financieros aplicables al fomento económico, los servicios sociales son deficientes, el 43 % de la población es analfabeta y el 59% se encuentra en la población escolar.

La infraestructura caminera es la más pobre del estado ya que el 70% de las comunidades carecen de vías de acceso transitables, telégrafos y correos, lo que fomenta la emigración de los recursos humanos.

La región de los valles centrales; posee una población del 23 % a nivel estatal, con la presencia de una ciudad capital netamente urbana, de fuerte atracción poblacional y centro de gran importancia, y el resto conformado por localidades básicamente rurales. A pesar de que es la región más beneficiada

en cuanto a servicios educativos, se requiere formar más técnicos y profesionales que respondan a la demanda de los sectores productivos, ampliar los centros de salud, vivienda y otros -- servicios más elementales.

La agricultura es baja, porque son zonas temporales y escasa utilización del fertilizante, semillas mejoradas y la falta de asistencia técnica. El comercio y los servicios se encuentran principalmente en el centro, a pesar de que se están expandiendo en otras ciudades principales. Existe una insuficiente infraestructura de comunicaciones a pesar de que en los últimos años se ha incrementado en el desarrollo de las -- principales cabeceras de distrito. El desarrollo regional está basado en el turismo, por los centros arqueológicos, gastronómicos, arquitectónicos y artesanales. Además de que existe una fuerte expansión industrial.

La región de la Mixteca, padece un alto grado de atraso por la baja educación en un 27 % mientras que el 29% es monolingüe, porque el 50% de la población es analfabeta. La alimentación es precaria, los servicios educativos, médicos, comunicaciones y transportes y abasto, son de mala calidad e insuficientes, observándose un alto grado de marginalidad, con escasas fuentes de trabajo que contribuyen al proceso de emigración forzosa.

Del total de la superficie regional, sólo 95 465 has. se destinan a la agricultura de temporal y menos de 10 % a la de riego para productos comerciales; 18 % de explotación forestal 30 % de uso ganadero y una mínima parte es destinada a la acuicultura.¹³ La situación geográfica de relieves pronunciados, -- son los principales obstáculos que enfrentan por los problemas para la comunicación e introducción de servicios; constantes sequías y heladas, problemas agrarios y se carece de una total estructura económica regional, limitando su capacidad de pro--

ducción alimentaria, casiquismo, comercialización deficiente, con problemas de desnutrición, insalubridad, promiscuidad, alcoholismo y pérdida de identidad creciente.

Sin embargo el pilar del desarrollo de los pueblos mixtecos reside en su reserva histórica y social. A pesar de la expansión comercial y su impacto en valores y costumbres, subsisten tradiciones organizativas para su autodefensa y desarrollo como el "tequio" y nuevas formas de organización, ya que existe una creciente tendencia migratoria y para fortalecer las -- condiciones internas de la economía regional, se requieren acciones en la producción de alimentos básicos, mediante el fomento a la acuacultura, la ganadería, la explotación forestal y minera, y la creación de bancos de material de la región y fomentar el turismo. Lo anterior solo será factible si se aprovechan las condiciones socioeconómicas de Chalcatongo, Magdalena Jaltepec, la cafetalera de Tlaxinco, San Juan Copala y las zonas de riego de Huajuapam y Nochixtlán.

OAXACA: INVERSIONES PUBLICAS, PROMEDIO MUNICIPAL POR TIPO DE INVERSION SEGUN REGION: 1983

(miles de pesos)

CUADRO 6

REGIONES	TOTAL	INDUSTRIA	INFRAES- TRUCTURA SOCIAL	INFRAES- TRUCTURA ECONOMICA	AGROPECUA- RIO Y PES- QUERO.
ESTADO	68419	714	33 948	32 101	1 656
CAÑADA	8984	174	7 285	1 330	195
COSTA	8596	185	3 731	4 511	169
ISTMO	19436	ND ¹	7 174	11 799	463
MIXTECA	4346	53	1 822	2 443	28
PAPALOAPAN	13338	14	7 527	5 162	635
SIERRA N.	3578	29	2 545	952	52
SIERRA S.	5489	196	3 227	1 989	77
VALLES C.	4652	63	637	3 915	37

1/ NO DISPONIBLE

Fuente: Tercer informe de gobierno, Anexo Estadístico Histórico-Programático, Oaxaca 1983.

Se observa que la inversión pública se encuentra más con centrada en infraestructura social e infraestructura económica fundamentalmente; recibieron en promedio 50 y 47% respectivamente mientras que el sector agropecuario recibió 2.4%, el sector industrial 1.0%. Claramente se observa que fueron las regi ones más ricas las que se les proporcionaron más recursos, como se puede ver; el Papaloapam 22.2%, la Cañada 21.5%, el Istmo 21.2 % y la costa 11.1%; en tanto la región de la sierra sur Sierra Norte, la Mixteca y Valles Centrales recibieron muy pocos fondos de inversión, ya que sólo lo hicieron por 9.5%, 5.4 % y 2.1% respectivamente del total asignado a esta categoría.

En infraestructura económica, la inversión se concentró en las zonas de mayor riqueza como son: el istmo 37,5%, el papaloapam 16.1 %, la costa 14.1%, quedando en desventaja las zo nas tradicionalmente pobres como son: La Mixteca, Sierra Sur, la cañada y sierra norte que juntos recibieron el 32.7%.

En 1984, la inversión se canalizó en la infraestructura-económica, la cuál captó el 36% de la inversión total en el Es tado, la infraestructura social y agropecuario se mantuvieron en equilibrio con un promedio de 28.7% y 29.2 % respectivamente, captándose principalmente la inversión en la región del Is tmo, la costa y papaloapan con 25, 16 y 14.3 %, casi el 68.3 % en total, el resto lo hicieron tan solo de 31.7%.

De todas las regiones, fué la Mixteca la que más tradi cionalmente ha sido la más pobre y marginada, la que sólo en ese año recibió el 6% de la inversión total, cuando las demás lo hicieron en un promedio del 10 %.

a).- Comunicar es articular las zonas productivas.

Comunicar es concatenar, es vertebrar, es construir conciencia colectiva. Es aproximar a los hombres y hacerles ente nder que la familia mexicana se extiende mas allá de los estri

ctos límites físicos de nuestra familia consanguínea o regional.¹⁴ Qué México será efectivamente la gran familia nacional cuando - comunicados entre sí, todos los mexicanos se conozcan y dialoguen, intercambien inquietudes, talentos y productos. Cuando - en efecto, cuando en una gran familia que habita en un hogar - de dos millones de kilómetros cuadrados, razonablemente bien - comunicados, todos sean responsables de sí mismos y de todos - los demás.

Para ello se necesita que la dispersa e incomunicada familia disponga de caminos para visitarse, conocerse y ayudarse. El medio que permite el acceso a la explotación integral de -- los recursos potenciales, es el desarrollo de las vías de comunicación y de los medios de transporte en donde México gira a -- través de su sistema vial. Las inversiones que se hacen en materia de vías de comunicación, ofrecen sin duda alguna, las garantías de buenos rendimientos que se traducen en utilidades -- para el país, así como la posibilidad para desarrollar un sistema bien planeado y completo de transportes, tanto terrestres como marítimos y aéreos.

La importancia del transporte por carreteras, es que seponen al descubierto las riquezas de tierras inexplotadas y aumenta los beneficios que se obtienen de la industria, al tiempo que se crean nuevas fuentes de trabajo, al activar el desarrollo y traer a la luz muchos factores que de otra manera queda rían sepultados en el seno de un pueblo.

Aquella nación o entidad que no le dé la importancia ec ¹⁵ bida al desarrollo de sus carreteras y los medios de transporte encuentra serios obstáculos para participar en una mayor escala en el comercio local, nacional y mundial como alternativa - prioritaria. Además de que un sistema de transporte inadecuado e insuficiente impone un pesado obstáculo financiero y fisico a los ciudadanos de una región y afecta grandemente la vida

de una nación hasta en sus más apartados rincones.

Todas las vías de comunicación, sobre todo las carreteras deben considerarse de utilidad y uso general, puesto que son - construidas por el Estado, la federación y por el municipio de manera especial para atender las necesidades de la población en general, siendo además la piedra angular de la actividad económica, en lo concerniente a la repartición de bienes de consumo.

Al apoyar la diversificación y repartición de los bienes de consumo, principalmente de origen agrícola, así como los productos de utilidad popular, artesanales u otros. El cuadro a - continuación, muestra un esquema de obras realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (S.C.T.)¹⁶

b).- La marginación urbana y rural en el Estado de Oaxaca.

Es la estructura económica regional del Estado de Oaxaca . la que caracteriza la existencia de un proceso de concentración que beneficia solamente a algunas regiones económicas en perjuicio de otras, como producto del marco de desarrollo nacional, - priorizando la creación de infraestructura económica en regiones con grandes potencialidades en recursos naturales y humanos en detrimento de las regiones de menor desarrollo en la entidad oaxaqueña.¹⁷

La concentración da margen a que la estructura de desarrollo sea desigual por las políticas económicas implementadas por el gobierno federal, contribuyendo a un proceso continuo de polarización en la distribución del ingreso y la riqueza, fortaleciendo las formas oligopólicas de desarrollo en los sectores no prioritarios socialmente en detrimento de las actividades de - producción agrícolas, ganaderas, pecuarias, forestal, etc.¹⁸

Ese proceso de concentración en la entidad oaxaqueña creó la formación de tres centros regionales que se enmarcaron dentro de la política de desarrollo regional nacional, y estos --

CUADRO N° 7

 OBRAS REALIZADAS EN CAMINOS RURALES SEGUN
 PROGRAMA REGION Y SUBPROGRAMA
 1986/87

PROGRAMA REGION SUBPROGRAMA	LONGITUD (KILOMETRO)		OBRA		AVANCE
	TOTAL	NETA PROMEDIO	NUEVA	EN PROCESO	PROMEDIO
CAMINOS RURALES	1 896.5	429.9	14	102	376.5
Estudios y Proyectos	221.0	93.6	6	3	93.6
Construcción	1 489.5	184.6	7	89	181.7
Reconstrucción	176.5	151.6	1	12	151.6
CAMPAÑA	194.9	45.5	3	8	41.8
Estudios y Proyectos	54.0	18.0	2	0	18.0
Construcción	126.9	15.5	1	7	15.5
Reconstrucción	15.0	15.0	0	1	15.0
COSTA	223.9	72.3	1	12	64.5
Estudios y Proyectos	10.0	3.5	0	1	3.5
Construcción	171.1	26.0	1	8	26.0
Reconstrucción	42.8	42.8	0	3	42.8
ISTMO	153.1	47.2	1	6	30.9
Estudios y Proyectos	11.0	3.0	0	1	3.0
Construcción	122.6	27.6	1	4	27.6
Reconstrucción	19.5	16.6	0	1	16.6
MIXTECA	449.4	105.2	4	46	89.6
Estudios y Proyectos	12.0	12.0	1	0	12.0
Construcción	384.4	51.9	1	41	51.9
Reconstrucción	53.0	41.3	0	5	41.3
SIERRA NORTE	352.6	77.1	1	15	67.5
Estudios y Proyectos	77.0	32.1	1	3	32.1
Construcción	262.6	32.0	0	11	32.0
Reconstrucción	15.0	15.0	0	1	15.0
SIERRA SUR	300.5	40.0	0	12	32.0
Estudios y Proyectos	10.0	6.0	0	1	6.0
Construcción	269.5	24.0	0	10	24.0
Reconstrucción	21.0	10.0	0	1	10.0
TUXTEPEC	94.9	23.0	2	4	21.8
Estudios y Proyectos	32.0	19.0	2	0	19.0
Construcción	57.9	4.0	0	4	2.8
VALLES CENTRALES	117.2	19.6	2	2	19.6
Construcción	104.2	6.6	2	2	6.6
Reconstrucción	13.0	13.0	1	0	13.0

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Centro S.C.T. "Oaxaca"

son: SalinaCruz en la región del istmo, San Juan Bautista Tuxtepec en la región del Papaloapan, y el que actualmente está concentrada la atención nacional, estatal e internacional, el famoso macroproyecto del complejo turístico de Bahías de Huatulco en la Costa.

En estas regiones del Papaloapan, istmo y la Costa, se ubican los tres polos de desarrollo existentes, productos de las políticas económicas regionales diseñadas e implementadas por los gobiernos de la república y favorecidos por los de nuestro estado.¹² Lo que ha implicado la asignación de grandes montos financieros por medio de la inversión que ha buscado a toda costa el crecimiento económico del país.

Sin embargo, la existencia de estos tres polos de desarrollo con las otras cinco regiones que se mantienen al margen de la política regional nacional, han resentido sus efectos, agudizando sus problemas económicos y sociales, generando una estructura de desarrollo heterogéneo en la entidad, fortaleciendo a regiones y grupos económicos potencialmente avanzados, con respecto a las otras regiones y como consecuencia, se dió vigencias a economías congestionadas, desatendiendo a las regiones más atrasadas, haciendose de esta manera más grande la brecha entre el desarrollo de las regiones más ricas, las más pobres y marginadas; como es el ejemplo de la Mixteca, dentro del programa operativo anual que a continuación enmarcan los siguientes índices.¹³ Donde prevalece la primacía de las tres regiones como polos de desarrollo, haciendo notar que la región Mixteca se ubicó en penúltimo lugar en 1988, después que en administraciones anteriores había ocupado el último lugar de marginación en las estrategias exigiendo grandes prioridades.

Región	Monto de Inversión promedio municipal (miles de pesos)	% del total inversión en 1988
Cañada	55 374	0.07
Costa	334 292	0.43
Istmo	78 454	0.10
Mixteca	32 720	0.04
Sierra Norte	44 162	0.06
Sierra Sur	54 405	0.07
Papaloapan	251 151	0.32
Valles Centrales	24 811	0.03
Cobertura Estatal	35 680 616	45.73

A pesar de que se han dado pasos importantes en la coordinación entre la federación, el Estado y los municipios, medi ante el Convenio Unico de Desarrollo, y con las fuentes de financiamiento como el Sistema Nacional de Participaciones; vemos que no ha habido participación en la decisión de los montos de inversión para nuestra entidad, que siempre ha estado expuesto a las decisiones del gobierno central de la República. De la misma manera las regiones al interior de la entidad no tienen mayor participación, es decir, las más pobres y marginadas por el estado, no tienen recursos que garanticen su desarrollo, y no la tienen precisamente porque no se han ubicado en el centro del interés de prioridades del gobierno estatal para atender sus demandas más elementales, en salud, educación, etc. producto de la política económica federal y de las regiones cuya capacidad económica y su organización política ejercen la suficiente presión para abarcar mayores beneficios.

Por último; vemos que es en el área rural dónde se encuentran los sectores marginales que se hallan integrados principalmente por los jornaleros sin tierra y campesinos que poseen predios sin las condiciones adecuadas para proporcionar ocupa-

ción y medios de vida a sus familias.

La marginalidad ó informalidad urbana se hallan íntimamente ligados, por el bajo nivel de productividad e ingresos prevaletientes en el campo donde existe una fuerte emigración de mano de obra hacia las ciudades, en la acción combinada del uso de tecnología ahorradora de mano de obra y el decaimiento de la actividad en las empresas medianas y pequeñas, han limitado la generación de empleos. La lenta absorción de trabajadores en las actividades industriales y de servicios ha determinado que parte importante de éstos esté subempleada.²¹

C.- Migración

Todo hombre alimenta secretamente el sueño o la utopía de una tierra prometida, de un lugar dónde sin obstáculos, pueda llegar a ser lo que es, o lo que cree ser, desarrollar su identidad personal y cultural sin presiones.²²

1.- Causas.- Las comunidades rurales del estado no crecen como en otras partes del país, porque muchas personas se van a trabajar a la capital, a otras ciudades ó al extranjero debido a la escasez de trabajo, y en busca de mejores condiciones de vida. El lugar del Estado donde la gente emigra más, es la mixteca, ya que principalmente se trasladan a la ciudad de México, Puebla, Guerrero, Veracruz y Chiapas. El deseo de educarse es otra de las causas de emigración, sobre todo en la juventud que sale en busca de una profesión y cuando la tiene ya no regresa sólo lo hace en calidad de turista.

2.- Características.- El carácter de la emigración de las áreas rurales, significan que esas áreas pierden a sus habitantes más vitales, y los mejores trabajadores son los jóvenes que es tan mejor capacitados lo cuál, la emigración genera dificultades acumulativas en una región atrasada, dónde los beneficios-

derivados de un incremento en las oportunidades de empleo local pueda ser que los emigrantes vuelvan antes que ayudar a los residentes locales. Y en particular el retorno de los emigrantes indica que el problema de las regiones atrasadas es la deficiente inversión en sus recursos humanos. Por lo tanto, se espera de una política regional nacional que auxilie a esas áreas - afectadas por la emigración y lograr equilibrios nuevos.

Tenemos que aceptar que la emigración es una manifestación de la pobreza, una especie de calentura que ataca a una población con una gran infección, y cuya intensidad varía en el sentido de la crisis económica, mientras más aguda, es mayor - la emigración, tampoco hay que olvidar que la emigración es un fenómeno de doble efecto, el que sale deja un lugar vacío y cubre otro a donde llega.

También ahora emigra más gente con algún grado de educación, lo que nos muestra que existe cierta depauperación que - afecta seriamente a estratos de la población que anteriormente no veía la necesidad de emigrar. Los resultados del XI censo, ha visto decrecer la población en los últimos 10 años.

Oaxaca, con una agricultura eminentemente de subsistencia sin ningún soporte industrial, un comercio estancado y dependiente en gran parte del turismo, con sólo dos ciudades de más de cien mil habitantes, dos con más de cincuenta mil y el resto de la población dispersa en más de setecientas localidades, es altamente sensible a la crisis económica nacional, ya que nuestra entidad es históricamente clasificada como de fuerte expulsión de población que depende enormemente de los mercados de trabajo externos y que a nivel nacional se han cerrado y en el internacional (los Estados Unidos en este caso), se ven seriamente - restringidos a medida que su recesión tome fuerza.²³

Sin embargo, el valor de la emigración en el estado, como una válvula de escape es innegable, y como solución nos ha sal-

vado hasta ahora de mayores dramas sociales. Y el consejo nacional de población revela, que de no existir migración en Oaxaca la población estatal sería de 4.5 millones, en vez de los tres millones que mostró el censo de 1990. Este millón y medio de Oaxaqueños que salieron a trabajar, es población en plena edad productiva, cuya presión sobre la economía estatal, si regresaran sería prácticamente impensable.

d).- Inmigración.

1.- Causas; La pobreza tiene una dimensión histórica, pues el nivel de desarrollo científico, tecnológico y económico de la sociedad; su posición en el mundo, su estructura social y su funcionamiento determinan sus rasgos específicos. En México, la pobreza está asociada a un creciente déficit ocupacional de carácter estructural, derivado de los modelos de desarrollo seguidas en las últimas décadas, los cuáles produjeron una crisis en la ocupación rural, y en general, la heterogeneidad económica, social y geográfica, así como una concentración del ingreso en perjuicio de la población mayoritaria. La marginación es la exclusión total o parcial de ciertos sectores de la población de los beneficios del crecimiento económico, más no de la generación de riqueza y es notorio en las áreas rurales donde más del 50 % de las familias tienen niveles de ingreso inferiores al salario mínimo, son pésimas sus condiciones de nutrición, es poca la cobertura de servicios médicos y asistenciales y altos los índices de analfabetismo y de ínfima escolaridad.

2.- Características.- Actualmente los oaxaqueños vivimos inmersos en un proceso de cambio para desarrollarnos y salir de la marginación, en una especie de renacimiento o reencuentro con las potencialidades y capacidades del cambio actual. El reto es enorme, aún salen 16 de cada mil campesinos oaxaqueños a vender su fuerza de trabajo en el norte del país y del continente, lo cuál es nocivo que positivo porque aquí es necesario su

energía para generar el propio desarrollo de la entidad.

En la presente administración de 1987-1992, se han hecho - esfuerzos por garantizar el abasto popular impulsando al mismo - tiempo las tiendas campesinas y la organización comunitaria para aumentar la productividad. Para ello ha sido necesario crear -- las condiciones de tranquilidad y paz social en el agro, así co- mo garantizar que los insumos y los apoyos económicos lleguen a los campesinos.

Para nadie es desconocido que los trabajadores inmigrantes son el grupo mayoritario del campo, y al mismo tiempo los más po bres y marginados. No obstante que el fenómeno no está provoca- do solamente por falta de oportunidades de empleo en su lugar de origen, sino también por la natural atracción que ejercen sobre la fuerza laboral mexicana las expectativas salariales en la pr mera potencia del mundo.

La inmigración de mexicanos a los Estados Unidos, es suma- mente perjudicial para nuestro país, pues representa la fuerza - que México necesita para su desarrollo, por lo que tratándose de los oaxaqueños, el dinero que envían es sólo para la subsisten- cia de sus familias, no para la producción y no sólo nos interesa subsistir, pues perdemos más de lo que ganamos con las perso- nas que emigran.

Uno de los objetivos principales en Oaxaca, debe ser, evi- tar la sangría de mano de obra oaxaqueña, y crear las condicio- nes necesarias para generar un mayor número de empleos, y con es to, los beneficios económicos que garanticen una rápida incorpo- ración de Oaxaca al resto del país.

Partiendo del hecho de que por la frontera transitan capi- tales, cosas y hombres, se debe regular equilibradamente, preva- leciedo una visión bilateral que asegure equidad en las relacio- nes México-Estados Unidos, superando acciones parciales por uni- laterales, ya que al exportar nuestra fuerza de trabajo más jo--

ven y a menudo calificada, nos queda en cambio un tremendo e irreparable vacío. Pero si el gobierno mexicano reordena su economía y busque una distensión del flujo de migrantes campesinos, se evitaría la violencia y el mal trato a los mexicanos en las zonas fronterizas con Estados Unidos; Pues son muchos los que ya no han retornado a sus hogares por diversas causas pero principalmente por la violencia con la que se reprime a quienes en forma ilegal tratan de llegar a los Estados Unidos en busca de trabajo, las vejaciones de que son objeto, constituyen una forma de manifestación racista inequívoca, y ello ha sido reprochado en la mayor parte de los pueblos del mundo por que no tiene ninguna justificación el seguir pensando en desigualdades que llevan a la destrucción de las libertades.

Los flujos migratorios se manifiestan en el Estado de -- Oaxaca de la siguiente manera:

OAXACA: FLUJOS MIGRATORIOS DE LA POBLACION 1970-1980-

CUADRO 8		1970			
OAXACA	Inmigrantes	%	Emigrantes	%	Saldo Neto Migratorio
	58 188	100	320 392	100	-262 204
		1980			
OAXACA	Inmigrantes	%	Emigrantes	%	Saldo Neto Migratorio
	122 441	100	Emigrantes	100	-177 092

Fuente: Dirección Gral. de Estadística IX (1970) y X (1980), Censo general de población y vivienda.

4.1.4 Equilibrio Económico e Infraestructura.

Pocos son los Estados de la república Mexicana que se encuentran en proceso de desarrollo y que han logrado impulsar su crecimiento en forma acelerada y con evidente tendencia al equilibrio y a la armonía entre los diversos sectores que integran su economía.²⁵ Oaxaca se encuentra en ese reducido grupo y desde luego no pertenece a él, como consecuencia primordial de su explosivo crecimiento demográfico y desenvolvimiento social de México, gracias al esfuerzo desplegado por la nación en su conjunto, a través de una política económica implementada por parte del Estado y el oportuno apoyo del sector privado.

a).- Incremento de la ocupación.

Entre 1970 y 1980, la población de Oaxaca creció a una tasa media anual de 1.5 %, que es de las más bajas del país y bastante inferior al promedio nacional, estimada en 3.1 %. La población total del Estado de acuerdo al último dato censal de 1980 fué de 2 400 000 habitantes, el 3.5 % del total nacional con una participación de 3.54 % y para 1986 reduce su participación a 3.3 % por una población estimada en dos millones 610 mil personas.²⁶ De las entidades vecinas a Oaxaca, dos de ellas tienen una participación mayor en el total de la población de 1980; Veracruz y Puebla con 8.06 y 5.01 % respectivamente, mientras que las correspondientes a Guerrero y Chiapas fueron de 3.15 y 3.12 % .

Las características del asentamiento poblacional del Estado, determinaron para los Ochentas una densidad de población de 25 habitantes por kilómetro cuadrado. Los distritos con mayores porcentajes de la población son: Tuxtepec con el 10 % -- del total, centro 9 %, Juchitán 9 %, Tehuantepec 6 % y Jamiltepec 6 %, que en conjunto reúnen el 40 % de los habitantes de

la entidad.

En bienestar social, las condiciones de vida son desfavorables en comparación al promedio nacional en lo que respecta a los niveles de ingresos, educación, vivienda, salud, empleo y alimentación.

En Educación; en Oaxaca se ha logrado un avance relativo en el proceso de educar a su población inferior que ha alcanzado en el país en su conjunto, así lo indica por ejemplo la tasa de analfabetismo de la población de 10 años y más que es de 31 %, el doble del 15 % nacional. De igual manera, el porcentaje de población de 15 años y más sin instrucción asciende al 26 % contra un 14 % del país.

La vivienda en la entidad, presenta condiciones significativamente inferiores a la media nacional. El 64 % de las viviendas tienen piso de tierra en comparación con el 27 % del país en su conjunto, y el 54 % carece de agua entubada contra un 29 % del promedio nacional.

En Salud, también se presentan condiciones desfavorables ya que las tasas de mortalidad general e infantil de habitantes, por médico y por cama hospitalaria son superiores a los registrados a nivel nacional.

Situaciones similares presentan los indicadores de empleo y alimentación, ello ubica a la entidad significativamente por debajo de la media del país, de tal forma que comparado con el resto de las entidades, se encuentra en el penúltimo sitio, con un nivel general de bienestar social semejante al de los estados de Guerrero y Chiapas.

Al interior del Estado, las condiciones de vida de la población presentan una gran dispersión interdistrital; a manera de ejemplo, el analfabetismo en los distritos del Centro y --- Etila, registraron tasas de 14 y 17 %, mientras que Justlahuaca

y Teotitlán reportan valores de 55 y 50 % respectivamente. Se registraron índices en dónde ubican a 8 distritos con las mejores condiciones de vida en la entidad. En un orden descendente de bienestar, citaremos al Centro, Tehuantepec, Tuxtepec, - Juchitán, Huajuapán, Etla e Ixtlán. Les sigue Zaachila con -- condiciones semejantes al promedio estatal. Todos estos distritos poseen un nivel de bienestar social inferior a la media nacional. En el otro extremo, los municipios de mayor pobreza - relativa son : Coixtlahuaca, Nochistlán, Mixes, Teotitlán, Pochutla, Justlahuaca, Choapan, Miahuatlán y Sola de Vega.²⁷

Los datos antes mencionados permitieron construir un índice de diversificación económica para cada distrito que muestra el grado de concentración de la fuerza laboral en las distintas actividades económicas. Los resultados de este índice señalan la existencia de una alta correlación entre el grado - de especialización productiva y el nivel de desarrollo económico de los distritos de acuerdo a los datos del índice de bienestar social antes mencionados.

Los distritos con mayor diversificación económica, tienden a presentar un mayor nivel de desarrollo. En este caso, - destacan el centro, Tehuantepec, Juchitán, Huajuapán y Tuxtepec. En contraste, los distritos de mayor pobreza relativa, - mantienen estructuras productivas concentradas sobre todo en - el sector primario, figurando en este grupo Choapan, Sola de - Vega y Yautepec.

Para 1986-1992 será necesario generar al menos cerca de 101 mil empleos con un promedio de 14 400 por año para incorporar al mercado de trabajo a los ingresados a la fuerza laboral para reterner a la población trabajadora que sale de la entidad en busca de mejores oportunidades, por lo tanto, la cifra de empleos tendría que incrementarse.

OAXACA: POBLACION TOTAL Y TASAS DE CRECIMIENTO ESTATAL Y NACIONAL 1950-2000 .

CUADRO N° 9

Años	Población (miles)		Tasa de crecimiento medio anual (%)	
	OAXACA	NACIONAL	OAXACA	NACIONAL
1950	1 421	25 791	—	—
1960	1 727	34 923	2.0	3.1
1970	2 015	48 225	1.6	3.4
1980	2 369	66 847	1.6	3.2
1986	2 610	79 563	1.6	2.9
1987	2 630	81 163	0.8	2.0
1988	2 650	82 734	0.8	1.9
1989	2 669	84 275	0.7	1.9
1990	2 687	85 784	0.7	1.8
1991	2 704	87 260	0.6	1.7
1992	2 719	88 701	0.6	1.7
2000	2 803	100 039	0.4	1.8

Fuente: Para 1950-1980; Dirección General de Estadística VI (1950), VIII (1960) y IX (1970), censo general de población y X (1980), censo general de población y vivienda, Estado de Oaxaca y resumen general para 1986-2000; INEGI y CONAPO. Proyecciones de la población de México y de las entidades federativas 1980-2010.

b).- Crecimiento del P.I.B. .

En relación a la actividad económica, el P.I.B. de Oaxaca, participó en 1980 con el 1.4 % del total nacional. En términos del P.I.B. per cápita, el Estado ocupó el último lugar entre las entidades del país con un valor de 25 345 pesos (a precios corrientes), menos del 40 % de la cifra registrada a nivel nacional.²⁸

Durante la década de los setentas, el Estado observó una ligera tendencia decreciente en su participación dentro del -- producto nacional, reduciendo su aportación en una décima de -- punto. La estructura productiva de Oaxaca, se encuentra sustentada de manera predominante en las actividades agropecuarias y forestales que significaron en 1980, el 23.5 % del P.I.B. estatal, en tanto que a nivel nacional, dicha actividad representó el 8.4 %. Sobresalen también los servicios comunales y los servicios financieros con participaciones del 18.6 % y -- 12.8 % respectivamente, que resultan superiores a los porcentajes promedio del país en estas actividades (17.7 % y 7.9 %). En cambio, la entidad observa cierto rezago en su desarrollo -- industrial, ya que un 16 % de su producción proviene del sector manufacturero situándose por debajo del 23 % del país.

El bajo nivel de contribución del subsector agropecuario en el producto interno bruto PIB, estatal²⁹ reflejó una poca diversificación de la economía; en 1960 contribuyó al P.I.B. estatal con un 47.6 % mientras que en 1979 contribuyó con el 32%. A nivel nacional, Oaxaca es el primer productor de mango, con el 64 % del valor total, en la producción de limón agrío ocupa el segundo lugar con 27 %, piña 22 %, en el segundo lugar y -- ocupa la tercera posición en café oro con 21 %, aguacate 14 % plátano 12 % y ajonjolí 11 %.

En términos de la superficie agrícola, entre 1981 y 1983 se cosecharon en promedio 700 mil hectáreas (8 % de la superficie total del estado), y sólo una reducida porción de 9 % beneficiado con obras de riego y el resto es de temporal .

En cada distrito tenemos:

La ganadería representó el 23 % del P.I.B. y 3 % a nivel nacional. En 1970 esta actividad decreció en el P.I.B. estatal, de 8.1 % a 5.4 % en 1980. En ganado bovino existían ---

1 400 000.0 cabezas, en 1983 con un 61 % de producción total -- y 4 % a nivel nacional destacándose en Tuxtpec, Choapan, Pu-- tla y Etlá. En recursos forestales fué el quinto productor -- del país con una aportación del 6 % al valor nacional. Los re-- cursos maderables en 1984 fueron del 83 % destacando la de pi-- no. Con respecto a la Pesca, Oaxaca cuenta con 598 kilómetros de costa (5.2 % del total nacional), participando en 1980 con el 4 % del producto primario y 4 % del P.I.B. pesquero nacio-- nal con un valor de la producción de \$ 7 500 000 000.00 , con 5 % del total nacional. Sobre la actividad minera ésta no re-- presenta un papel primordial dentro de las actividades económi-- cas de la entidad. A nivel nacional significó sólo el 0.3 % -- de la producción total en 1984. En relación al turismo, exis-- ten en Oaxaca importantes recursos, debido sobre todo a desta-- cadas zonas arqueológicas, internacionalmente reconocidas, ex-- tensas playas y a una gama muy amplia de expresiones folclóri-- cas, culturales, históricas y artesanales. En 1985, el gasto turístico fué bajo de aproximadamente \$ 10 000.00 diarios. De esta manera la derrama económica ascendió a 23.5 millones de -- pesos.

En materia de comunicaciones, se observa un aumento en -- la disponibilidad de estos medios; Si bién Oaxaca, no presentó un proceso de modernización de los servicios tan acentuados -- como en el resto del país, ya que los sistemas tradicionales -- muestran un incremento, y los modernos no se han expandido, si-- tuación contraria a la del país en su conjunto.

En 1985, la longitud de la red de carreteras en Oaxaca era de 14 640 kms. con una densidad media de 159 kms. por cada 1000 kilómetros cuadrados de superficie, factor que se compara favorablemente con los 115 que le corresponden al promedio del país.

La red ferroviaria que complementa el sistema terrestre de comunicaciones, ésta comprende 663 km. equivalente al 3 % del total del país; la entidad cuenta con 6.9 kms. por cada 1000 kms. cuadrados de superficie con lo cuál se sitúa por debajo del promedio nacional.

Con respecto a las principales características de la fuerza laboral, la población económicamente activa de Oaxaca, ascendió en 1980 a 858 mil integrantes el 3.8 % del total nacional. A nivel sectorial, la P.E.A. de las actividades primarias predomina en la entidad con un 55 % del total, seguida de servicios comunales (8 %) y manufacturas.

De acuerdo a la estructura productiva global, el P.I.B. de Oaxaca, ascendió a 60 117 millones de pesos corrientes, que representan el 1.4 % del total nacional. En términos del P.I.B. el estado ocupó el último lugar en el país con un valor de 25 348 pesos, menos de la mitad del promedio nacional de 63 827 pesos. Durante la década de 1970-1980, el Estado representó una ligera tendencia decreciente en su participación dentro del producto nacional, ya que a principios de ésta, resultó de 1.5 % y para 1980 disminuyó en una décima de punto.

La estructura productiva del Estado, representado por la participación de sus actividades económicas en el Producto Interno Bruto (PIB), generado en su territorio demuestra que el sector agropecuario es el que contribuyó en mayor medida a la generación de aquél, con un 26.2 %, seguido inmediatamente por la actividad de servicios financieros, seguros y bienes inmuebles y la de comercio, restaurantes y hoteles, cada uno con un 17.3 %, luego por los servicios comunales, sociales y personales con 15.4 %, y el sector de la industria manufacturera con 13.5 %. De los restantes sectores productivos, sólo el transporte con 5.3 % y la construcción con 3.3 % resultan significa

tivos para ese año, ya que la minería y la electricidad apenas aportaron el 1 % cada uno.

c.- Salarios

La política económica del actual gobierno ha golpeado a la población asalariada de México de tres formas: a) En la caída del salario e ingreso real, b) El aumento de la tasa de desempleo abierto y c) A través de reducir las transferencias a nivel de los bienes y servicios básicos del sector público.

Con respecto a la caída del ingreso real, se estimaron - en Octubre de 1987, que el salario mínimo fué de apenas un poco más de la mitad del nivel que tenía en Enero de 1982, es decir, para 1982 los salarios cayeron en -1.3 %, en 1983 en -26.2 %, para 1984 en -5.0 %, en 1985 fué de -1.3 % y para 1986 en 9.3 %.³⁰ Se estima que para 1987 la pérdida fué del 10 %. De³¹ tal forma, que considerando la pérdida de 1987, tenemos una - pérdida acumulativa de 54.91 % durante 1983-1987, que expresada en términos más sencillos, significa que de 1983 a 1987 se ha trabajado 2.5 años gratis y el resto ha sido remunerado. - Esta desvalorización de la mano de obra, nos ha llevado a que sea más barata que hace 10 años, el poder adquisitivo del salario se encuentra en los niveles que tenía hace 23 años aproximadamente, de tal manera que de seguir comportándose el salario de Marzo a Diciembre de 1988, como lo ha hecho durante - todo el periodo de la presente administración llegaremos a un salario real de 532.77 pesos, similar al de 1947.

México

Salario Mínimo (pesos de 1970)

CUADRO N° 10

Año	Analizado	INPC	Salario Real	Variación
1980	51 323.76	226.2	22 689.54	
1981	66 776.64	289.5	23 066.20	1.66
1982	93 779.76	460.0	20 386.9	11.62
1983	157 384.44	928.6	16 948.57	16.86
1984	242 784.00	1536.5	15 801.10	6.77
1985	377 891.64	2423.8	15 590.87	1.33
1986	644 838.94	4513.8	14 285.94	8.37
1987	1391 329.0	10821.2	12 857.43	10.0

Fuente: V informe de gobierno, C.N.S.M.

Para completar aún más, un estudio considera que tomando como referencia el salario medio de los salarios medio, se observa el descenso radical, de 51 pesos en 1981 que pasa hacer de sólo 35 pesos para 1985, a precios de 1970. Cabe hacer mención, que para 1976 un salario mínimo alcanzó para adquirir -- 2.1 kg. de carne de res, en 1988 dicho salario alcanza sólo para 3/4 de kg.

El poder adquisitivo del salario ha sido difícil recuperarlo en esta administración, ya que se considera un incremento al salario real de 1987 al 31 de diciembre de 1990 a una tasa de 7.44%, para que los trabajadores recuperen el poder de compra. Ante los años difíciles de la economía mexicana y los trabajadores recuperen un verdadero poder de compra es necesario un incremento salarial de un 55.5 % (20 000 pesos), para 1992 con respecto a 1987. Y no pensemos en tasas mayores ya que sería utópico ante los años difíciles que nos esperan ante el tratado de libre comercio.

Cabe señalar, que la caída de los salarios se refleja en la participación que éstos tienen en el producto, efectivamente, para 1987 se estima se estima en 26.6 %. De tal forma que

la distribución del ingreso se ve más concentrada, datos de -- 1984 del congreso del trabajo nos muestra que el 15 % de las - familias ricas en México, concentran la mitad del ingreso na-- cional, y sólo el 5 % de las familias ricas se apropian del -- 29 % del total de la riqueza.³² Cabe esperar que para 1987 esta situación se presente más concentrada, ya que la actual crisis acelera estos fenómenos.

En 1985, el Licenciado Jesús Silve Hersorg, en su terce-- ra carta de intensión al Fondo Monetario Internecion:¹³³ explica que de 1983-1984, el gobierno de De la Madrid tomó una se-- rie de medidas que protegieran el poder de compra de los traba-- jadores con menores ingresos y de esa manera poder minimizar - el desempleo abierto, los cuáles incluyeron la reorientación - de los subsidios y la asignación de los gastos de inversión en las obras públicas e intensificar la mano de obra. Y para me-- jorar el poder de compra y el bienestar de la población, se di-- rigieron a apoyar la reducción de la inflación para la recupe-- ración económica, y para llevarse a cabo, el gobierno no influ-- yó directamente, sino que se hicieron en base a acuerdos entre los empresarios y los trabajadores, de tal manera que los sala-- rios reales aumentaron según la producción y al mismo tiempo - se contribuyó a alcanzar los objetivos del programa de empleo. Sin embargo, ante la renuncia inesperada del Lic. Jesús Silva Hersog y la Llegada de Gustavo Petriccioli a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la catástrofe de Septiembre de ese mismo año y la negativa de los acreedores de otorgar más crédi-- tos a México, los salarios cayeron ante las consecuencias de - los ajustes en los precios y las tarifas del Sector Público -- (carta de intención del 22 de julio de 1986), para poder for-- talecer las finanzas públicas, mejorar la asignación de los re-- cursos y la reducción de los subsidios injustificados, que fue

ron la preocupación de las autoridades mexicanas al desarrollar dichas políticas que protegieran el poder adquisitivo de la clase trabajadora, sin embargo, no se lograron esos propósitos y debido a la descentralización de las empresas persiste un profundo desempleo con la consiguiente aparición de una cada vez más "Economía Subterránea " que ponen en peligro la la economía del país.

CUADRO N° 10 TABLA DE SALARIOS MINIMOS 1990³⁴

AREA	1-I-90 al 15-II-90	16-XI-90 al 31-XII-90	ELEVADO al AÑO
"A"	10,080	11,900	3'762,920
"B"	9,325	11,000	3'480,675
"C"	8,405	9,920	3'137,515
	VIGENTE 319 días	VIGENTE 46 días	

Si observamos la tabla de salarios mínimos de 1970, que el salario real cayó en comparación a 1980 que fué de \$ 22 -- 689.55 y en 1987 pasó a \$ 12, 875.35 . En relación a los ingresos de la Población Económicamente activa, el 22.6 % de la P.E.A. en Oaxaca recibió en 1980, remuneraciones inferiores -- al salario mínimo aproximado de ese año, porcentaje menor al registrado a nivel nacional 25 %, por su parte, la proporción de la P.E.A. que no recibió ingresos se situó entre 43.6 % , -- muy superior a la del país de 20 % .

El salario mínimo hasta Septiembre de 1988 fué de \$ 8 -- 000.00 pesos diarios, lo que significó que no se respetara lo establecido en el "Pacto de Solidaridad Económica ", en el -- sentido de que los salarios mínimos, al concluir el primer bi -- mestre de 1988 se determinarían con periodicidad mensual, de -- acuerdo con la evolución previsible del índice de precios de

la canasta básica, pues en la segunda y tercera etapas del "Pacto" se estableció que los minisalarios permanecerían fijos en aras de controlar la inflación. En otras palabras, el acuerdo fué que el poder adquisitivo de los obreros disminuyera en razón de los precios.

El Gobernador de la entidad en su primer informe de gobierno afirmó que durante 1987 fué notable el aumento en el empleo. Durante el año, los salarios aumentaron en más del 95% como promedio, lo que contradice los indicadores económicos y a la Coordinadora de Organizaciones Campesinas en el Estado -- (COJO), donde señalan que hasta el 13 de febrero de 1991 --- existen alrededor de 700 mil campesinos sin empleo, por lo que los trabajadores mexicanos arrastran un rezago salarial que supe-
ra ya el 50 %, por lo que para combatir la pobreza existente debe concederse un 100 % de aumento con un salario de \$ 20000 pesos diarios, entonces se alcanzaría el poder de compra, ya - que el Pacto aceleró el derrumbe del salario.

INDICADORES DE DESEMPLEO			COMORO N° II		
P. E. A.	1982	1983	1984	1985	1986
(millones)	2.4	22.2	23.0	23.8	24.7
desempleo totales (millones)	1	2.6	2.9	3.2	4.4
% de la P.E.A.	4.6	12.6	12.6	13.4	17.8

Fuente: S.H.C.P. "Estrategia para el financiamiento del desarrollo."

d).- Aumento de Automotores.

El proceso de desarrollo en la Entidad de Oaxaca, ha determinado que algunas actividades sean básicas para la expansión de las demás y que deben fomentarse en una etapa inicial -- con objeto de que el resto de la economía pueda desenvolverse posteriormente. Entre este tipo de actividades básicas, destacan la de infraestructura, energéticos, transportes, industrias, siderúrgicas, educación, etc., a las cuáles se han de asignar en las etapas iniciales gran parte de los recursos, convirtiéndose en actividades líderes provocando la creación de polos de desarrollo. 35

El crecimiento acelerado de las ciudades nos ha obligado a otorgar una gran importancia a la política del autotransporte, debido al impulso que se le ha dado al desarrollo regional económico y social del estado, el cuál fué necesario integrarla aunque con retraso, pero efectiva evolución al mercado nacional e internacional, con rezagos en tecnología y productividad, pero con un mercado independiente.

El desplazamiento de automotores en el Estado de Oaxaca, ha aumentado considerablemente en los últimos años estimulando a las ciudades del interior al sostener un crecimiento acelerado, permitiendo el desarrollo prioritario de sus comunidades en cada región. Ese crecimiento acelerado ha permitido la evolución del autotransporte como uno de los medios de comunicación para resolver muchos problemas en el desarrollo comercial y turístico. Sin embargo, urge impulsar el autotransporte ya -- que su desarrollo salvaguardará el futuro de la capital, sus pueblos y sus regiones económicas. Es evidente que el sistema de transporte en sus distintas modalidades; urbano, suburbano colectivos, de carga y particulares, etc. revisten de suma importancia ser regulador de la economía, al atender zonas prio-

ritarias de circulación, pero sin alterar el orden ya que su funcionamiento es un acto de trabajo social.

El Estado requiere dar impulso al transporte colectivo, ya que no puede continuar con la tendencia actual donde predomina la deficiente atención en zonas marginadas por el simple hecho de poseer caminos de terracería. La opinión pública está convencida en la necesidad de impulsar ese tipo de transporte porque agiliza el intercambio económico y social.

Consolidar el transporte en las regiones de la entidad apoyándolas prioritariamente en otro orden de ideas, plasmadas en el Plan Nacional, es ubicar a la capital del Estado, las Costas y las zonas marginadas como el mayor centro comercial del sureste de la capital del país, como una de las alternativas viables para la distribución del crecimiento potencial.

Establecer nuevas rutas en el sistema montañoso, implican retos que se deben enfrentar para permitir la agilización en las vías de circulación de las materias primas ó manufacturas que fundamentalmente acorten la distancia entre la costa, istmo, Papaloapan, Mixteca, Región Norte, Región Sur, y la capital del Estado en los valles centrales, o que partiendo desde las distintas rutas no tengan que pasar forzosamente en la capital. De esa manera, se limitará la circulación de unidades y se protegerá el medio ambiente, principalmente la circulación en la ciudad del estado al combatir la contaminación porque cada día que pasa, en el centro del estado existe un crecimiento acelerado por su desarrollo urbano y es menester protegerla combatiendo la contaminación ambiental.

El aumento de automotores es indispensable para el desarrollo de la economía; pero también es necesario tener un control y regularla porque la demanda mundial de autos, camiones, tractocamiones, etc, continúa de manera descontrolada, seguirá

creciendo aún cuando decrezca el ritmo y al mismo tiempo crecerá también la capacidad y la congestión de tránsito.

Dos interrogantes a tener en cuenta por parte de los constructores son: la congestión de tránsito que ya es muy evidente en la entrada y salida de las principales vías de acceso en la ciudad de Oaxaca y en las demás ciudades del país, ya es -- muy evidente en los Angeles y en las ciudades europeas, como -- los efectos en la carencia de combustibles,³⁶ mismos que deberían tener menos efectos en la contaminación de la atmósfera.

Otro de los interrogantes, está constituido por la mar--cha de los precios en refacciones para automotores y automóviles, algunos consideran que el exeso de las capacidades los hará descender, hecha la excepción por la demanda más alta, pero la mayoría no está convencido de ello.

El cuadro de los productores debiera modificarse para México en forma pareja durante los próximos ocho años, no tanto como posiciones, como por los porcentajes; el grupo Delphi sostiene en sus pronósticos a la General Motors en el primer puesto, con seis millones de unidades producidas en 1985. También Ford y Chrysler debieran ganar terreno, pero no como las grandes japonesas; Toyota aumentaría 17 %, Nissan 22 %, Honda 55 % ésta última debió superar a la Chrysler, situándose en el sexto puesto.³⁷

En agosto de 1986, las empresas automovilísticas entregaron más de 24 000 unidades a la red de distribución que representó el 18.5 % menos que en 1985. En los primeros meses de - 1986, se produjeron 179 260 unidades con una caída de 32.3 % menos que en el mismo periodo de 1985.

En lo que se refiere a los camiones, tractocamiones y autobuses integrales, en Agosto, el comportamiento de las ventas fué como sigue: 7 9 30 de los primeros, 126 de los segundos y

39 autobuses integrales, lo que hace un total de 8 095 unidades, 31.5 % menos que en el mismo mes de 1985. La venta de camiones en los primeros ocho meses del año cayeron 33.9 %, la de tractocamiones 54.4 % y la de autobuses integrales 4.3 % -- respecto a igual periodo de 1985.³⁸

México: Producción de vehículos automotores. CUADRO N° 12

años	Total	automóviles	camiones	tractocamiones	autobuses integrales
1970	179968	123 218	54 735	1 086	947
1975	356624	237 118	115 075	2 724	1 707
1976	324979	212 549	108 844	2 091	1 495
1977	280813	187 637	90 823	1 005	1 348
1978	384127	242 519	137 939	2 118	1 551
1979	444126	280 049	158 103	4 367	1 907
1980	490006	303 056	178 456	6 819	1 675
1981	597118	355 497	231 963	8 217	1 441
1982	472637	300 579	167 430	3 305	1 323
1983	285458	207 137	77 413	579	356
1984	343698	231 578	109 346	1 653	1 121
1985	398192	246 960	145 841	3 740	1 651
1985 ^a	282718	172 793	106 643	2 338	944
1986 ^b	202482	128 243	72 128	1 046	1 065

a : Enero a Agosto.

Fuente: Asociación Mexicana de la industria automotriz.

4.1.5 Medidas indispensables para el desarrollo.

El desarrollo acelerado de determinadas regiones crea un cierto fenómeno de causación circular llamado "círculo vicioso de la pobreza", calificado así porque las áreas prósperas atraen en cada vez mayores recursos de capital y a los hombres de mayor iniciativa; esto tiende a modificar el carácter de los gobiernos locales respectivos que, por tener bases gravables más ricas, pueden proporcionar más y mejores servicios colectivos

En tanto las áreas deprimidas, estancadas o de lento crecimiento, despojadas de sus hombres más dinámicos, y aún de sus escasos capitales, carecen de los más elementales servicios, con lo que se ensancha la brecha que los depara de las regiones -- más avanzadas, 39

La política de desarrollo regional en México, tiene como ámbito geográfico fundamentalmente a las entidades federativas y el propósito básico de esta política es lograr tanto en lo económico como en lo social el desarrollo equilibrado de las regiones; para el logro de los objetivos es necesario proponer acciones como:

- 1.- Mayor vinculación de la economía rural y urbana, mediante la creación de vínculos que permitan realizar un mejor intercambio de productos y servicios,
- 2.- Plasmar en el sistema estatal de Planeación democrática el propósito de que sean las propias entidades federativas las -- que promuevan y administren su propio desarrollo, conviniendo acciones con la federación.
- 3.- Elaborar en los Planes estatales de desarrollo puntos de -- estrategia específicos para cada entidad, adecuándose a los -- propósitos nacionales.
- 4.- Fortalecer al municipio en lo económico, político y social para lograr un mejor desarrollo estatal integral.
- 5.- Establecer en el convenio único de desarrollo (C.U.D.) los instrumentos jurídicos, programáticos y financieros que den -- respuesta a las necesidades prioritarias en cada entidad federativa mediante la concertación de acciones de competencia y -- de interés común entre los gobiernos federal, estatal y municipal.
- 6.- Programar y presupuestar el gasto regional con el fin de -- ordenar la economía nacional. Ese gasto deberá estar orientado a incidir en el impulso al desarrollo de las regiones menos

favorecidas, concentrando en ciudades medias y comunidades pequeñas y marginadas, la adecuada capacidad de los servicios básicos, tales como agua potable, electrificación, caminos, vivienda, escuelas y centros de salud en puntos estratégicos-determinados por los gobiernos estatales, por último:

7.- Lograr una mayor participación social en todos los programas de desarrollo como los de "Solidaridad", que benefician a las comunidades.

En este sentido, los planes y proyectos de regionalización del territorio nacional plasmados también en el Plan Nacional de desarrollo, deben intercomunicar e interrelacionarlos, dotándolos de una nueva infraestructura física y comercial a las diferentes zonas de la economía de México en el desarrollo de las actividades sectoriales.

a). Crecimiento del Turismo-

El turismo en el Estado, cuenta con una gran cantidad de recursos naturales, culturales, folclóricos, históricos y sociales, que ofrecen el complejo reto de aprovechar y preservar los espacios de la actividad turística, de ponernos en contacto con el resto del mundo y de refrendar nuestros rasgos de identidad.

A raíz del descubrimiento de las zonas arqueológicas de MonteAlbán, Mitla, Labiteyco y otros, el turismo cobró auge, - pues quienes visitan esos lugares muestran su asombro al contemplar su arte, su belleza y cultura legada hace siglos por - nuestros antepasados, pero las expectativas de un crecimiento armónico, cambiaron drásticamente en 1984, cuando surgió el - proyecto "Bahías de Huatulco ".

En el periodo de 1975- 1980 se registró un incremento en la actividad turística medida por la afluencia de visitantes -

en la entidad de un 14.7 % anual. ⁴⁰

En 1976 se localizó el mayor incremento, ya que el flujo de la demanda alcanzó un 11 % respecto al año anterior. En -- 1978, se incrementó en un 20.4 % debido a la consolidación de la economía en general, a la disminución de presiones exteriores, rescatando con esto, la actividad turística como elemento dinámico en la economía nacional. Para 1979 el crecimiento -- fué de 13.5 % en promedio durante el periodo 78-79, el crecimi -- ento fué de más de 10 %.

El turismo como fuente de divisas, junto con las exporta -- ciones de bienes manufacturados y las maquiladoras, constituye además del petróleo, una importante fuente de divisas. Su con -- tribución ha cobrado importancia a raíz de la recesión y la -- persistente debilidad del mercado petrolero internacional.

Los ingresos crecieron a lo largo de 1980-1984, salvo por la caída de 1982, el año más severo de la crisis. Su pro -- porción con respecto a las exportaciones no petroleras, ha de -- crecido en comparación con 1980-1981, pero debido al mayor cre -- cimiento de ellas por una débil demanda interna; no obstante , en 1984, las divisas generadas por el turismo representaron -- 31 % de los obtenidos por dichas exportaciones. ⁴¹

La competencia de turistas en el extranjero, principal -- mente europeos estancaron las visitas a México, sin embargo, -- se incrementó 36.8 % de nacionales al exterior, derramando --- 46 % de sus gastos. No obstante en 1984 el sector experimentó aumento de 10.5 % en su superávit. Durante 1985 hubo pérdida de competitividad con una disminución de 1 % de extranjeros v al contrario 22.7 % de compatriotas salieron del país. ⁴²

De 1982 a 1988, la tendencia en número de visitantes y - captación de ingresos fué ascendente, con excepción de 1986 cu -- ando el crecimiento fué de cero. En cuanto al turismo egresivo

en los primeros meses del año hubo una tendencia creciente. En 1988, el gasto ejercido por los mexicanos en el exterior fué - 1 104 millones de dólares, con un promedio de 329.7 dólares. - la balanza turística experimentó vaivenes en los últimos cinco años. En 1984 hubo 26.9 % menos turistas extranjeros; en 1985 24.5 % menos, en 1986 hubo un repunte de 45.5 %; en 1987, subió 17.2 % y en 1988 cayó a 7.2 %. En captación de dólares, - la balanza tuvo altibajos, dentro de un saldo superavitario, - aunque en 1985 se denotó un crecimiento de 19.1 %.⁴³

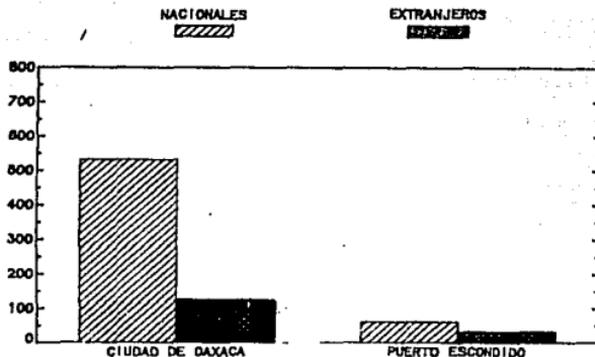
El turismo carretero de internación durante 1989 tuvo un incremento de 21.1 % en relación a 1988 que representó el ingreso de dos millones 543 000 viajeros, como consecuencia de - las acciones emprendidas en 1989 entre los que destacaron el - inicio de un amplio plan de incremento y modernización de la - red carretera nacional.⁴⁴

En 1990 la afluencia turística se recuperaría en un 18% respecto a los dos años anteriores, captando un millón de visitantes. En ese mismo año a nivel nacional ingresaron a México 3 millones 200 mil turistas en seis meses, los cuáles gastaron 1 700 millones de dólares.

Para 1994, se esperan 10 millones de visitantes con una derrama de 5 millones de dólares, ya que en 1989 ingresaron - 6 millones de turistas a México con una derrama de 3 mil millones de dólares. El desarrollo del turismo nacional en relación con España y otros países del Caribe es del 8 % y en 1991, el complejo desarrollo de "Bahías de Huatulco " trae como consecuencia una gran afluencia de visitantes a futuro en esta región del Sureste; asimismo como por el desarrollo de la Cuenca del Pacífico.

Las siguientes gráficas muestran la afluencia y derrama económica en Oaxaca por el turismo.

AFLUENCIA DE VISITANTES
1986/87

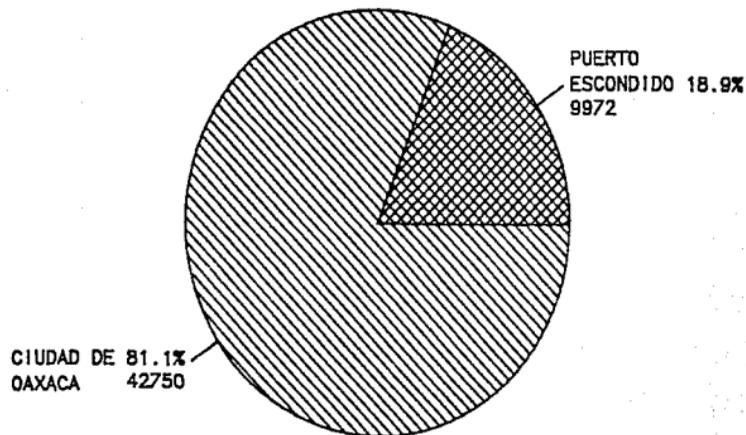


VISITANTES A LOS CENTROS TURISTICOS

TOTAL	754 139
CIUDAD DE OAXACA	658 529
NACIONALES	533 081
EXTRANJEROS	125 438
PUERTO ESCONDIDO	95 610
NACIONALES	62 335
EXTRANJEROS	33 255

FUENTE: Delegación Federal de Turismo.

DERRAMA ECONOMICA DE LA ACTIVIDAD TURISTICA
1986/87
(MILLONES DE PESOS)



b).- Mayor auge en explotación de recursos naturales.

Para impulsar el desarrollo económico de un país, es necesario el conocimiento de sus recursos y la buena administración de los mismos. En nuestro país, la Dirección General de Geografía del Territorio Nacional (D.I.G.G.T.N.A.L.), es la -- institución encargada de realizar el inventario de los recursos naturales y potenciales. Para llevar a cabo esta labor es necesario el uso de técnicas especializadas en las disciplinas -- de: Fotogrametría, Geodesia, Fotointerpretación, Cartografía, Percepción, Remota, etc.,.

Estadísticamente, es poco frecuente que se encuentre en los textos de uso generalizado una presentación sistematizada sobre indicadores estadísticos relativos a los recursos naturales. Las mediciones consiguientes que existen en el I.N.E.G.I (Instituto Nacional de Estadística , Geografía e informática), han provenido más bién de los análisis particularizados de cada área, pero no han llegado a hacerse " convencionales " en la misma medida que otros indicadores estadísticos.

Los elementos naturales de que una sociedad cualquiera puede echar mano para la satisfacción de sus necesidades no son ilimitados; la extensión de la tierra es relativamente fija y el hombre no puede aumentarla sino en muy escasas proporciones. 45 Sin embargo, hay dos elementos que permiten al hombre actualmente y que en mayor grado permitirán ampliar la explotación de -- los recursos naturales, al conocimiento científico y la acumulación de capitales, instrumentos que multiplican las energías del hombre. El esfuerzo humano; iluminado por la ciencia y -- ayudado por los capitales acumulados con anterioridad, ejecutan obras de desecación aumentando la superficie utilizable de tierras venciendo los obstáculos que presentan los desniveles ---

orográficos, por medio de las vías de comunicación, modificar el clima con la repoblación de los bosques y con obras de saneamiento, enriquecer las tierras, y, en suma, alejar incalculablemente el límite de los factores naturales y seguir prosperando con hallazgos de recursos que aún no conocemos. Nuestro país y en especial el Estado de Oaxaca, se encuentran llenos de dificultades, que se oponen a la explotación de los elementos naturales abundantísimos con que contamos. Nuestras abruptas montañas, las malas condiciones climatéricas, la falta de ríos navegables, las malas lluvias, son los enemigos con quienes luchan, y tenemos que luchar constantemente. Las armas para combatir esos enemigos son: el esfuerzo constante del hombre, la avanzada tecnología cada vez más extensa, crecimiento de los recursos económicos cada vez más poderosos y lo fundamental, el respeto a los derechos humanos, a la libre economía de mercado y lo importante, el derecho de propiedad agraria y comunal.

BIBLIOGRAFIA

Capítulo IV

- 1.- OBREGON Alvaro-Discursos 9 de Marzo de 1966-Pag.14.
- 2.- ALVARES José Alfredo., TESIS-UNAM-F. de E.-Desarrollo de la -
red de Carreteras de el Estado de Chiapas-1980-1988.
- 3.- Miguel de la Madrid (PRI) Coordinación General de Documenta-
ción y Análisis.
- 4.- Ibid (Ibidem).
- 5.- Periódico "El Noveades" 24 de Agosto de 1960.Pag. 13.
- 6.- Cuaderno de Información Oportuna.-INEGI-1930.
- 7.- Ibid (Ibidem).
- 8.- SILVA Fernando.-Análisis de la política,Económica regional.-
El caso del Estado de Oaxaca.--1980-1988.
- 9.- CASTILLO Ricardo A.-Marco de referencia de política, nacio-
nales de desarrollo.-Pag. 119.
- 10.- Ibid (Ibidem).
- 11.- RAMIREZ R., Fernando Perfecto.-UNAM-F. de E.- Análisis críti-
co de la política económica regional;el caso de Oaxaca.1980-
1988.
- 12.- Ibid (Ibidem).
- 13.- Ibid (Ibidem).
- 14.- Revista de obras públicas Año 10 Núm. 45-Diciembre 1969.
- 15.- ALVARES José Alfredo.-F.E.UNAM-1988.
- 16.- SILVA Fernando.-Análisis crítico de la política económica re-
gional, el caso del Estado de Oaxaca.1980-1988.
- 17.- Ibid (Ibidem).
- 18.- Ibid (Ibidem).
- 19.- Ibid (Ibidem).
- 20.- Ibid (Ibidem).
- 21.- GONZALEZ S., Gloria.-Gaceta UNAM-Febrero de 1935.
- 22.- Caillois., Roger.-Abom Salim-Diógones, revista trimestral.--
No. 119.
- 23.- Periódico "El Noticias",-Dimensión económica de Oaxaca, 10 -
de Diciembre de 1990.-Murad Kusalem.
- 24.- Periódico "El Noticias".-27 de Enero de 1991.
- 25.- Revista de Obras Públicas.- Año 4.- Diciembre de 1969.

- 26.- OAXACA: Cuaderno de Información para la Planeación; INEGI-----
Pag. 19.
- 27.- Ibid (Ibidem).
- 28.- Ibid (Ibidem).
- 29.- AMBROSIO LL., Dorotea.-La productividad en el estado de Oaxaca 1984, F. E. UNAM.
- 30.- LABRA., Armando.- Proceso No. 552.-Economía Mexicana.
- 31.- Periódico.-"La Jornada", México., 3 de Enero de 1988.
- 32.- BOLOVINICK Kalinka., Julio.-Necesidades sociales en México.-1970-1987.
- 33.- Carta de Intensión al F.M.I. 24 de Marzo de 1985.
- 34.- Salarios Mínimos-Diario Oficial-21 de Noviembre de 1990.
- 35.- NAVARRETE., Efigenia De.-"El Perfil de México en 1980", siglo XXI.
- 36.- Revista Norteamericana "Fortune", Pag. 16-17.
- 37.- Periódico "El Nacional", Noviembre de 1987.
- 38.- Revista de Comercio Exterior-Noviembre de 1980.
- 39.- MARTINEZ De J., Ifigenia.-"El Perfil de México", siglo XXI. en 1990.
- 40.- AMBROSIO LL., Dorotea.-La productividad en el estado de Oaxaca 1984, F. E. UNAM.
- 41.- Periódico "El Nacional", Agosto de 1985.
- 42.- Banco Nacional de México; Examen de la situación económica - de México.
- 43.- Periódico "La Jornada", Agosto de 1989.
- 44.- Periódico "Excelcior"- Noviembre de 1990.
- 45.- SOBRAL M., Enrique.- Compendio de Economía-Ediciones Botas.

CAPITULO V

CAPITULO V

POLITICA ECONOMICA EN MATERIA DE CAMINOS

5.1 Objetivos.

En el desarrollo regional, el Estado de Oaxaca, se ubica dentro de la estructura espacial de la industria, las comunicaciones, los servicios y en general de la actividad económica, política y social. La cercanía a los pocos y grandes centros de consumo decide la localización de las empresas. La infraestructura, para su operación, se desarrolla en función de la -- unidad productiva establecida en, o cerca de los centros urbanos. En consecuencia, es ahí donde fluye la mayoría de la población que demanda vivienda, agua potable, escuelas y otros bienes y servicios, a expensas del desarrollo de otras zonas del estado que, teniendo recursos potenciales carecen del atractivo que la cercanía de los centros de consumo tienen como -- iniciativa e incentivo para el desarrollo.

Esta característica tan marcadamente urbana del proceso de desarrollo llevó aparejado un abandono relativo, tanto privado como público, de regiones donde existen recursos naturales suficientes para promover su desarrollo y del país en su conjunto, si se hicieran allí las obras de infraestructura carretera necesarias para su explotación.

Los graves problemas que enfrenta el sector de comunicaciones y transportes, tanto en la infraestructura de las vías de comunicación como en la centralización de las decisiones en el estado, siempre supeditados a decisiones del gobierno federal, han originado que grupos marginados y desprotegidos de -

la población no tengan acceso a los servicios básicos fundamentales del proceso de desarrollo, como lo han establecido en el Pacto de Solidaridad y reformas en el Plan Nacional de Desarrollo.

Ante esta situación y con el propósito de fortalecer la independencia nacional, ejercer la soberanía sobre nuestro territorio, mejorar los sistemas de comunicación, abasto y disminuir la dependencia con el exterior, el gobierno federal elaboró el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes.¹ En él se establecieron las bases para un crecimiento equilibrado, orientado para satisfacer las necesidades más urgentes de la población, en el cuál se vinculen las estrategias de reordenación económica y cambio estructural para avanzar hacia una igualdad social más justa entre las personas y regiones del país.

Introducido en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994; El gobierno federal fortalecerá sus acciones para conservar y mejorar la infraestructura carretera. Dará prioridad a la terminación de obras en proceso y a la construcción de los enlaces transversales de la red troncal de carreteras. Se modernizarán los tramos de más tránsito que son los de mayor capacidad y niveles de servicio demandan. Los libramientos de ciudades y las vialidades de acceso urbano serán construidas con aportaciones de los directamente beneficiados y de los gobiernos locales, mediante nuevos esquemas de financiamiento. El sistema de carreteras tendrá que adecuarse a la nueva estructura del país.²

Los objetivos para la política económica en materia de caminos deben estar encaminados a mejorar y agilizar los servicios de comunicación, modernizando la infraestructura con que cuentan los diversos subsectores extendiendo los servicios de comunicación a todas las localidades del estado y a las regiones

que no tienen la penetración al acceso económico. Definiendo claramente la necesidad de ampliar la infraestructura carretera para apoyar la descentralización económica que permita un mejor desarrollo regional integral. Sólo así se fortalecería el ingreso de México ante la Cuenca del Pacífico como un medio de establecer lazos económicos con otros países, sólo así son fundamentales los objetivos camineros, porque son las arterias por dónde circulan los costos de producción y distribución de los bienes y servicios públicos para el bienestar social.

5.2 Instrumentos de Política Económica.

La economía de la entidad oaxaqueña, quedó bajo la convergencia de objetivos comunes de desarrollo e integración regional del Programa Regional Estratégico (PRES), correspondiente a la zona del sureste, que enmarcó las acciones del gobierno federal realizada en esta región, para dar respuesta a la problemática generada por la crisis económica que arreciaba en esos momentos en nuestro país.

En 1984, Oaxaca elaboró el Plan Estatal de Desarrollo -- 1984-1986, poniendo en marcha el proceso de reorganización de los recursos públicos federales, estatales y municipales, para impulsar el desarrollo integral del estado.³

Anexo a este Plan, se presentó el Programa Operativo Anual 1985, uno de los instrumentos que integraban el establecimiento del reciente sistema de Planeación, programa en el que se daba concreción de corto plazo al mismo plan y a los programas que en la entidad se estaba comprometido por realizar.

En el programa operativo anual, se establecieron las metas específicas, los montos presupuestales y los responsables de la ejecución de las dispersas acciones que, a lo largo de ese año habrían de realizarse. En materia económica, el pro--

grama registró la promoción de la ampliación, modernización y - consolidación de las autoridades pesqueras; la integración y diversificación de la industria; el fortalecimiento de la actividad turística, el aprovechamiento del potencial minero, desarrollo del sistema de comunicaciones y transportes, la modernización y ampliación de abasto y comercialización y mejoramiento de la calidad del medio ambiente. 4

Los instrumentos de política económica han jugado un papel importante en la implementación del desarrollo en la entidad, generados en el seno del Comité de Planeación para el Desarrollo (COPLADE), como único canal de vinculación y comunicación entre los sistemas nacionales y estatales, como órgano intergubernamental que funciona como medio para hacer compatible todos los esfuerzos en materia de planeación, al cuál le compete formular la propuesta de inversión que se integra al proyecto de Presupuesto de egresos de la federación para dar a la inversión sectorial una orientación regional. Estableciéndose para ello ocho delegaciones regionales, como se mencionó desde un principio; en el seno del coplade para dar atención a las distintas demandas políticas y económicas, todas ellas que instrumentan las acciones para una mejor integración de las diversas regiones geográfico-económicas del estado al desarrollo económico social y cultural, estableciéndose cada una de ellas en las regiones de nuestra entidad.

Existieron ciertas medidas para dar respuesta inmediata a movimientos de carácter político en las distintas regiones que presionaban al gobierno estatal; de alguna manera se plantearon medidas de vinculación regional en el seno del sistema de Planeación estatal, sin embargo, estas medidas se establecieron para dar paso a un primer intento de coordinación regional, como una opción que no fué resultado de una verdadera política de desa--

rrollo regional del estado, ya que el propio plan estatal de desarrollo y el programa operativo anual (POA), no precisaron - y mucho menos dieron prioridad al desarrollo regional global de la entidad, tampoco contó, ni cuenta con una definición concreta sobre los criterios en la instrumentación y sobre todo para la asignación de recursos vía inversión como factor fundamental para impulsar el desarrollo económico y social en la entidad.⁵

Estos señalamientos se consideran como uno de los talones de Aquiles en la Planeación Regional; ya que se han dejado expuestas a las regiones, a la habilidad política y torpeza de sus delegados, para que esas zonas puedan absorber recursos suficientes o insuficientes, según el caso así lo amerite o de lo contrario se estanque en la promoción del desarrollo regional.

5.3 Marco Jurídico.

El sistema Nacional de Planeación, en materia de organización, se fundamenta principalmente en la ley de planeación y en la ley orgánica de la Administración Pública Federal.

En la ley de planeación se especifica la forma y proceso que se debe considerar para elaborar los diversos planes, programas y proyectos, así como las vertientes mediante las cuáles se infiere a los sectores Público, Privado y social para la Planeación.

El Plan Nacional de Desarrollo, expresa la síntesis jurídica que da forma y coherencia a todas las actividades que se desarrollen en la materia, en las diversas instancias pertenecientes a la Administración Pública Federal, de este Plan Nacional de Desarrollo, las diversas dependencias públicas sustentan sus decretos constitutivos y su responsabilidad en el marco de la Planeación Nacional, es en síntesis, la norma jurídica que da coherencia organizacional a la administración pública federal

De la ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se sustenta el decreto de sectorización de 1977, que viene a -- fundamentar la existencia y funcionamiento de la Administración Pública Paraestatal. En función al carácter sectorial que se -- le confiere a las secretarías de estado; de esta forma, se empi esa a com--ender jurídicamente el nivel global, sectorial, regi-- onal e institucional que la planeación reviste.

En materia de comunicaciones y transportes, es decir, en relación a la infraestructura carretera, el fundamento jurídico entre otros, es el siguiente:

En la ley de vías generales de comunicación,⁶ se sientan -- las bases jurídicas en materia de caminos, dando incapié a la responsabilidad que se le confiere a esta materia y el ejerci-- cio que debe desarrollar.

Dentro del Sistema Nacional de Planeación,⁷ intervienen tres factores principales constituidos como sector público, privado y social. El sector público, es la representación de las diver-- sas instancias políticas administrativas que expresa la Consti-- tución Política de los Estados Unidos Mexicanos, bajo la denomi-- nación de las tres órdenes de gobierno (federal, estatal y mu-- nicipal).

En el Sistema Nacional de Planeación (Plan Nacional de -- Desarrollo); le compete al sector público, normar y controlar las actividades que en esta materia se desarrollen, y la parti-- cipación que los otros dos sectores tengan al respecto, la for-- ma mediante la cuál el sector público encamina sus acciones pa-- ra llevar a cabo una acción planeada, utilizando para ello, ac-- ciones de políticas económicas.

El proceso de planeación está considerado como el conjun-- to de etapas de carácter secuencial como el Plan Nacional; los-- programas nacionales, los programas operativos anuales y los --

proyectos de inversión.

Este proceso de Planeación no ha respondido a las necesidades de la economía nacional(capítulo III, artículo 8o. de - la ley de vías generales de comunicación, fracciones I,II,III, incisos a), b), c); ⁸ en donde para sus efectos dice: "La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de - comunicación se sujetaran a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional ", etc.; ⁹ La lo que a infra estructura carretera corresponde, debido a la insuficiencia de inversiones como lo establece el Plan Nacional de Desarrollo - 1983-1984 y el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, como anteriormente mencionábamos, no ha sido posible, en cambio se ha dado prioridad en terminar y modernizar las obras en proceso. Sin embargo, el sistema geográfico de la entidad oaxaqueña no ha permitido avanzar en lo planeado, ya que ha sido priorizar necesariamente las zonas de mayor desarrollo y potencialidad - económica, como lo es la costa oaxaqueña y el turismo nacional e internacional, motivo que ha acumulado quejas y a veces dramáticas en las carreteras por su mal estado, lo que ha impedido hacer coincidir la realidad jurídica con la realidad geográfica(sistema montañoso).

5.4 Ley del Ingreso de la Federación.

La ley de ingresos, es un reglamento de la dirección de ingresos, auxiliar de la secretaría de Finanzas, al cuál le corresponde, fijar, la política hacendaria del gobierno, dentro de los lineamientos de política general establecidos por el poder ejecutivo, así también le corresponde elaborar el proyecto de la ley de ingresos, recaudar los ingresos ordinarios y extraordinarios del Estado, elaborar y mantener actualizado el -

padrón estatal de contribuyentes, controlar las oficinas de recaudación, organizar y controlar el catastro de la propiedad urbana o rústica del estado, intervenir entre el crédito de uso del estado, derigir la negociación y registro de la deuda pública, ejercer las funciones y vigilar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, convenios de carácter fiscal y practicando auditorías al ejecutivo, la cancelación de cuotas incobrables, re integrando las cantidades pagadas incorrectamente a los contribuyentes. ¹⁰

Las disposiciones del artículo 25 son auxiliares del artículo 16 de la misma Ley Orgánica que competen el estudio de los diversos ramos de la Administración Pública Estatal, mismos que orientan y conducen sus actividades en forma programada con base en el artículo 14 de la misma ley, para las disposiciones políticas, dando prioridad a la planeación estatal de desarrollo, coordinadas con la secretaría de planeación, ¹¹ ya que el primer artículo de la ley orgánica establece las bases de organización funcionamiento y distribución de competencias de las dependencias del poder ejecutivo del Estado, que despachan los diversos asuntos para dar procedimiento al Plan Nacional de Desarrollo, como lo establece la propia constitución política de los Estados Unidos Mexicanos.

El desarrollo Oaxaqueño a través de las dependencias y las entidades implica, como una de las estrategias, impulsar un crecimiento alto y sostenido de los subsectores, agricultura ganadería, pezca, industria de transformación, extractiva, artesanal, eléctrica, de construcción, así como el de comunicaciones y transportes, etc., ampliando la producción, aprovechando de manera óptima los recursos, promoviendo y desarrollando la organización social, principalmente en la creación de infraestructura carretera, en las regiones de todo el estado, ricas en

recursos porque el crecimiento económico así lo requiere, al planificar todas las necesidades reales de la economía oaxaqueña, a fin de generalizar el desarrollo en todas las comunidades, siguiendo los métodos de estrategias y políticas federales.

Se considera que las políticas gubernamentales, son los instrumentos del que dispone el ejecutivo para encauzar la economía de un país para lograr ciertos objetivos de políticas económicas que se recomiendan para obtener altos niveles de producción, como es la política de gasto público, ciencia y tecnología, política financiera que en este caso será el principal instrumento como la base real de financiamiento hacia las actividades prioritarias de todos los sectores, contando con el apoyo del fideicomiso y los bancos del gobierno, principalmente que tengan como objetivo de crear, mantener infraestructura ó instalaciones básicas para el desarrollo de la producción; asimismo una política de organización social, política de mano de obra, política de relaciones laborales. En suma, ampliar la cobertura del servicio de comunicaciones e infraestructura para integrar al estado a un desarrollo sostenido y equilibrado.

Si bien es cierto, que para llevar a cabo lo planeado, los apartados constitucionales descritos anteriormente garantizan por un lado, la plena soberanía, sin embargo, para garantizar esa soberanía se necesitan el apoyo de todos los sectores de la sociedad mediante los diversos sistemas fiscales disponibles que contribuyen a una parte del desarrollo regional oaxaqueño.

La ley de ingresos, concentrada en la ley orgánica del Estado, fundamenta lo antes mencionado debido a la relación que existe en el Plan Estatal de Desarrollo con el Plan Nacional, lo que determina: Artículo primero de la ley orgánica, --

que en el ejercicio fiscal del Estado de Oaxaca, perciba los - ingresos provenientes de los conceptos y cantidades en los impuestos (predial, dominio de bienes, inversión de capitales, - al comercio y la industria, despachos, sucursales, negociaciones comerciales e industriales, compraventa de automóviles, al coholes, diversión, espectáculos, rifas, etc.); Ingresos provenientes por derechos (registro civil, legalización de firmas, títulos profesionales, control vehicular, registro público de la propiedad y el comercio, notaría, protocolos, servicios castrales anuncios en carreteras y saneamientos); Ingresos por producto, ingresos por aprovechamientos (rezagos, cargos, multas cauciones, tesoros descubiertos, herencias, donaciones, reintegros, etc.,); y los ingresos por participaciones en impuestos federales.

El artículo 80 en los capítulos IX, X, y XI de la constitución política del estado, ¹² promulgan los decretos y leyes que - serán aplicados en los reglamentos para cuidar la buena administración en recaudación de las rentas generales del estado. Los ingresos que se recauden por los diversos conceptos que establece esta ley (ley del ingreso), y los ingresos de naturaleza distinta que obtenga la administración pública centralizada y paraestatal, se concentrarán forzosamente en la secretaría de finanzas del estado que deberán reflejarse en la contabilidad de la propia secretaría de finanzas (artículo 2o de - la ley de ingresos); a los funcionarios y empleados que no -- den cumplimiento a lo establecido en este artículo se les exigirán responsabilidades. El artículo 3o, los créditos en los que el gobierno firme como aval será dictaminado por la secretaría de finanzas. El artículo 4o, con esta ley, la secretaría de finanzas podrá condonar recargos y reducir gravámenes a los contribuyentes durante su vigencia, en el artículo 5o, el

ejecutivo (gobernador), podrá ejercer o autorizar montos adicionales de financiamientos, por último en el artículo 6o, los re cargos por pagos extemporáneos y los intereses que generen las prórrogas según los artículos 21 y 41 del código fiscal, serán fijados por la Secretaría de finanzas. Entrando en vigor esta ley el primero de enero de 1989.

5.5 Presupuesto de ingresos y egresos del estado.

Se había mencionado que los ingresos se clasifican en impuestos, derechos, contribución a la sociedad civil, productos, aprovechamientos, participaciones e ingresos extraordinarios, - que el poder público fija y con carácter obligatorio para cubrir los gastos públicos de la entidad oaxaqueña que son considerados como egresos del erario de la Secretaría de Finanzas.

Una de las premisas fundamentales de este análisis, es -- que la inversión destinada al desarrollo regional en el estado, la mayoría son recursos de la federación, pues la parte que le corresponde al gobierno estatal es mínima, ya que cuenta con pocos recursos y es a través de la participación federal como fin nancia más del 60 % de sus programas de desarrollo; por medio - del Convenio Unico de Desarrollo (CUD), y el sistema Nacional de Coordinación Fiscal; mecanismos mediante los cuáles el estado recibe ingresos para financiar su desarrollo.

El fondo general de participaciones, en él, se funda el - esfuerzo recaudatorio que realizan las entidades, carácter que resulta desventajoso para estados como oaxaca, en la medida que acentúan las desigualdades regionales, al favorecer fundamentalmente a estados con mayor desarrollo donde se genera el mayor - volúmen de impuestos federales. 13

ACCIONES REALIZADAS POR LA DIRECCION DE LA CONTRALORIA INTERNA
SEGUN CONCEPTO
1986/87

C O N C E P T O	CANTIDAD	MILES DE PESOS	
		MONTO	DESVIACION
Fiscalización de programas coordinados	182	1 365 680	147 094
Evaluación financiera de programas	5	789 344	210 227
Revisión y control presupuestal del gasto corriente a dependencias del Gobierno del Estado	11	2 390 521	-
Control presupuestal del gasto de inversión	-	720 868	15 367
Supervisiones realizadas al programa obra - directa	250	1 784 599	15 368
Participación en concursos de obra pública y adquisiciones	12	1 790 902	-
Auditorías financieras y contables a diferentes dependencias y Entidades Gubernamentales en relación al ejercicio de 1986	-	1 522 268	23 389
Regular y vigilar el proceso de entrega-recepción de las diferentes Dependencias	117	-	-

FUENTE: Dirección de la Contraloría Interna, Gobierno del Estado.

CUADRO No. 15

CUADRO DE 16

PARTICIPACIONES MUNICIPALES SEGUN REGION Y VICINIUM
1986/87

Cuadro 1.

REGION DISTRITO	PARTICIPACION (MILES DE PESOS)
TOTAL ESTATAL	14 518 075
CANADA	528 253
Coscutlan	211 548
Teotitlan	316 705
COSTA	850 742
Jamiltepec	343 126
Juchitlan	349 676
Pochutlan	257 940
ISTMO	2 483 685
Cuchitlan	1 240 132
Tehuacan	1 243 553
MEXICA	1 571 762
Teotihuacan	130 601
Huixtla	306 624
Juchitlan	325 250
Hochitlan	202 211
San Jacinto	177 882
Tepeacapan	111 706
Tlaxiaco	353 462
SIERRA MONTE	668 002
Yajalon	358 616
Blas	310 672
Pala Alta	210 714
SIERRA SUR	724 720
Huixtlan	367 684
Pujala	160 058
Sola de Vega	144 988
Tautotec	142 090
TOTTEPEC	1 472 264
Capan	1 052 741
Tultepec	419 523
VALLES CENTRALES	6 201 528
Coahuila	104 952
Coahuila	1 134 769
Coahuila	268 625
Coahuila	254 195
Coahuila	39 680
Coahuila	157 277

NOTA: Incluye ajuste 1986 y Fondo de Fomento Municipal.
FUENTE: Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado, Dirección de Egresos,
Departamento de Participaciones a Municipios.

REGION DISTRITO	TOTAL	RECAUDACION	
		ESTATAL	IMPUESTOS COORDINADOS
TOTAL 1/	12 693 614.4	1 783 282.8	10 910 331.6
CANADA	77 906.8	31 696.1	46 210.7
Coicatlán	23 285.9	6 472.8	16 813.0
Tecuililán	54 620.9	25 223.2	29 397.7
COSTA	590 220.6	119 084.1	471 136.5
Saniltepec	130 685.6	33 955.1	97 730.5
Juquila	223 269.0	40 623.9	203 645.1
Pochutla	216 666.4	44 702.9	171 963.5
ISTMO	1 242 992.9	264 049.6	1 478 943.3
Sochitlán	1 021 115.3	234 849.1	156 266.2
Yehuantepec	1 651 879.6	129 220.5	522 677.1
NAYTECA	554 073.0	154 850.8	399 222.2
Coahuiltepec	445 893.7	7 273.7	438 620.0
Huixtla	246 555.1	45 611.3	200 943.8
Juchitán	26 763.4	35 167.6	11 595.8
Sochitlán	30 035.9	16 776.7	13 259.2
Silacoyapan	10 174.0	5 608.0	4 566.0
Leoscoyola	8 174.8	17 498.1	17 476.4
Tlaxiaco	80 269.1	41 165.4	47 303.7
SIERRA NORTE	144 555.3	49 074.7	94 580.6
Atlix de Juárez	66 288.4	11 995.9	54 292.5
Atlix	6 583.8	31 457.4	36 406.4
Villa Alta	10 265.1	6 521.4	4 341.7
SIERRA SUR	132 487.7	52 991.4	79 496.3
Atlix	89 974.1	52 960.0	37 014.1
Putla	30 251.6	75 650.4	34 833.0
Sola de Vega	7 241.6	15 650.4	3 148.1
Yautec	11 998.3	4 547.2	7 451.1
TUXTEPEC	952 583.5	20 709.5	861 874.0
Chapala	11 268.5	6 288.0	4 976.5
Tuxtepec	940 315.0	83 923.5	856 391.5
VALLES CENTRALES	8 497 994.6	1 018 934.6	7 478 060.0
Centizo	7 745 210.1	756 874.8	6 988 335.3
Atlix	28 238.8	41 214.7	17 024.1
Ocotlán	161 917.5	29 674.0	118 243.5
Tlaxiaco	128 016.6	29 837.5	98 179.1
Sochitlán	47 274.5	6 829.7	40 444.8
Tlaxiaco	109 274.2	74 834.7	34 439.5
LIQUIDACION DE PARTICIPACIONES 2/	27 205 385.6	-	-
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	6 030 000.0	-	-

1/ No se suman en el total de recaudación los rubros de "liquidación de participaciones" e "ingresos extraordinarios".

2/ Se considera únicamente la cantidad que resulta a favor de la Entidad y que nos es remitida por el Gobierno Federal. El total de las participaciones que corresponden a la Entidad se conforma por la suma de "impuestos coordinados" y "liquidación de participaciones".

FUENTE: Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado, Dirección de Ingresos.

INGRESOS ESTATALES ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS
SEGUN CONCEPTO
1986/87

CONCEPTO	INGRESOS (MILES DE PESOS)
TOTAL	46 029 000.0
INGRESOS ORDINARIOS	39 999 000.0
Impuestos	596 329.7
Derechos	654 999.7
Productos	121 064.9
Aprovechamientos	410 868.3
Participaciones	38 215 717.4
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	6 030 000.0
Subsidios Federales	6 030 000.0

FUENTE: Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado, Dirección de Ingresos.

CUADRO N.º 15

Sin embargo, en la estrategia y planes de inversiones, a falta de una verdadera política económica regional, la suerte del desarrollo de los Estados, queda expuesta a la habilidad o torpeza de sus gobernantes, como se observa; la asignación de recursos en el actual gobierno parece estar funcionando más que los instrumentos citados, pues la capacidad de gestión del gobernador, por ejemplo; en 1988, el estado, sólo por conceptos de impuestos coordinados captó, 39 038 millones de pesos, en cambio por concepto de participaciones recibió 126 086 millones 247 mil pesos, casi cuatro veces más.¹⁴

5.6 Instrumentos de política administrativa.

En el marco de la reforma administrativa, se establecieron dentro de la Secretaría de Programación y Presupuesto,¹⁵ la Dirección General de Promoción y Operación Regional y Urbana, y la Coordinación de Delegaciones que dependía directamente del Secretario. El gobierno del Presidente José López Portillo, concibió el desarrollo regional no sólo como el traslado a la provincia de los actos administrativos que se realizaban en la capital mexicana, sino transfiriendo poderes, descentrando la ejecución y el manejo de los recursos económicos. El impulso a los estados permitió que asumieran la responsabilidad de su propio desarrollo, dotándolos de recursos humanos, financieros y técnicos, firmando con cada entidad federativa un Convenio Único de Coordinación (CUC), Se fortaleció la capacidad de gestión y se realizaron obras públicas por parte de los gobiernos estatales, haciendo más eficiente el gasto público, definiendo bien las inversiones federales en cada entidad estatal. Sin embargo de 1971 a 1981 se aglutinaron dentro de los CUC diferentes acciones y programas que habiendo sido creados previa-

mente funcionaban separadamente.¹⁷

Mediante los CUC, en 1977 se transfirieron a los Estados los programas estatales de inversión (P. E. I.), que realizó el gobierno federal en los estados para dotarlos de obras de infraestructura (agua potable, alcantarillado, vivienda, caminos, etc.), Con esta transferencia se buscó descentralizar la prestación de servicios locales y fortalecer la capacidad de ejecución de los gobiernos estatales.

A fin de dar atención especial a las zonas marginadas del país, en Enero de 1977, fué creada la Coordinación General del Plan Nacional de la Zonas Deprimidas y grupos marginados (COPLAMAR), cuyos programas de atención a zonas marginadas funcionaban exclusivamente con los recursos que diversos organismos y dependencias comprometían para tal efecto. En 1979, estos programas también se integraron a los CUC, con lo que se prosiguió en la línea de agrupar dentro de un sólo planteamiento todas las ayudas a los estados. De esta manera, la COPLAMAR, encontró en los CUC, una bolsa adicional de recursos para financiar sus trabajos. Por otro lado, su trabajo no satisfizo su propio programa y desapareció.

En 1980, se integraron a los convenios, los Programas -- Sectoriales Concertados (PROSEC), desarrollada hasta entonces de manera coordinada entre diversas dependencias federales, pero al margen de los CUC. En la búsqueda de una concepción global se vincularon a los convenios sus acciones, pero no sus recursos, por medio de acuerdos de coordinación de manera que hubiera concertación de acciones y mejor comunicación con los gobiernos estatales.

También en 1980, se integraron a los CUC, los programas de desarrollo estatal, elaborados por el comité promotor de desarrollo económico (COPRODES), de cada estado a fin de im-

pulsar determinados productos regionales y sectores considerados estratégicos por el gobierno de cada entidad federativa.

En 1981, la federación empezó a entregar los apoyos económicos a Estados y Municipios (APEM), por conducto de los convenios. De esta manera se resolvieron en el corto Plazo, - los problemas de liquidez de los gobiernos para cubrir los gastos más urgentes e indispensables, así como los incrementos salariales decididos centralmente.

En diciembre de 1982, se promulgó la ley de planeación y poco después el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. De modo paralelo se reformaron los artículos 25 y 26 constitucionales, en los que quedó definido que el Ejecutivo Federal coordinaría, mediante convenio en las entidades federativas las acciones conducentes a la formulación y el Control del Plan Nacional de Desarrollo en que ya se incluyó un capítulo consagrado al desarrollo regional, para que cada entidad contara en la base con una ley estatal de planeación como sustento jurídico, y con el plan estatal de desarrollo (PLADES), cuyo contenido se integraría con los programas por ejecutarse en el Estado. - De esta manera la mayoría de las entidades federativas promulgó su ley de planeación y formuló su Plan Estatal de Desarrollo.

En el corto plazo, el propio plan y los programas de cada entidad se comprometieron a elaborar sus Programas Operativos Anuales (POA), y realizar asimismo el seguimiento y evaluación de su ejecución correspondiente siendo poco el éxito, ya -- que hasta 1986 sólo nueve entidades formularon sus POA, y únicamente siete realizaron sus evaluaciones correspondientes.

El desarrollo regional en su momento como uno de los más importantes, y debido a la crisis económica, los recursos financieros que se le consagraron por medio de los CUC, disminu-

yeron de 1983 a 1985 en comparación de 1979-1981, empeorando aún más en 1986 debido a los devastadores sismos de 1985 en el D. F. , la reconstrucción y la descentralización se volvieron objetivos prioritarios, lo que obligó a la desconcentración y reubicación de personal y oficinas de las dependencias federales, ocupando el primer plano en acciones de emergencia.

5.7 Objetivos del gobierno.

El desarrollo regional en la entidad, ha girado en torno a los propósitos y objetivos del desarrollo establecido por el gobierno central de la República Mexicana, y se conduce apegado a las políticas y estrategias económicas y sociales que establece el Plan Nacional de Desarrollo.

En el periodo que nos ocupa, es importante analizar la génesis de la política económica, seguida en los años de 1970-1988, buscando en las estrategias de desarrollo puestas en ejecución por el Gobierno Federal y sus resultados derivados de la misma.

Las líneas estratégicas que provocaron un nuevo modelo de desarrollo actual, lo veremos en la quiebra masiva del desarrollo estabilizador (1959-1970), y del desarrollo compartido (1970-1976), en donde el primero consistió en una estrategia consistente, cuyos objetivos de estabilidad de precios de tipo de cambio y crecimiento sostenido y estable del producto, se alcanzó mediante una política monetaria para alentar el ahorro voluntario, mediante una tasa de interés real positiva, una política fiscal impulsor de las inversiones productivas del sector privado, por una tasas impositivas reducidas; una política de deuda externa que aprovechó los créditos financieros internacionales para apoyar la paridad cambiaria y una política de gasto público que exigió un financiamiento no inflacionario -

del déficit vía encaje legal.

Ante la secuela adversa del desarrollo estabilizador, se forjó la estrategia del desarrollo compartido. Esta nueva política económica, estableció como objetivos prioritarios; mejorar la distribución del ingreso y obtener una mayor independencia económica del exterior, adoptando los objetivos del desarrollo estabilizador al procurar la estabilidad de precios y del tipo de cambio mediante un crecimiento sostenido.

En el plano económico internacional, se inició en un proceso inflacionario a partir de 1972, lo cuál se desprende que la nueva orientación de la política económica, estuvo determinada exógenamente por un marcado sesgo inflacionario que dificultó su consistencia interna e impuso modificaciones alterando su concepción original hasta desembocar en la crisis financiera de 1976.¹⁸

El fracaso de las estrategias aplicadas entre 1959 y 1976, condujeron a elaborar una política de desarrollo económico alterna, que conjugara los esfuerzos de los sectores público y privado, procurando un crecimiento sostenido del producto y -- una mejor distribución del ingreso. En su fase operativa, la Alianza para la Producción se dividió en tres etapas; la primera de estabilización (1977-1980), se alcanzó con éxito, la segunda de consolidación (1979-1980), obtuvo un éxito relativo, pues la inflación se recrudeció; el déficit fiscal se situó en niveles elevados con respecto al PIB y el déficit en cuenta corriente alcanzó proporciones insostenibles. La última etapa de crecimiento acelerado (1981-1982), no pudo sostenerse por un periodo prolongado.

En la década de los Ochentas, (1980-1988); fueron dos las grandes líneas estratégicas: La reordenación económica y el cambio estructural, la primera se orientó a combatir la in-

flación, la inestabilidad cambiaria y escases de divisas; a --
 proteger el empleo y la planta productiva y recuperar las ba--
 ses para un desarrollo justo y sostenido.

REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA, EXTENSION Y MUNICIPIOS..



	REGION	SUPERFICIE	No. DE MUNICIPIOS
	CAÑADA	4 273	45
	COSTA	12 502	50
	ISTMO	19 975	41
	MIXTECA	16 333	155
	PAPALOAPAN	8 678	20
	SIERRA NORTE	9 349	68
	SIERRA SUR	15 492	70
	VALLES CENTRALES	8 762	121

Fuente: Plan Estatal de desarrollo de Oaxaca, 1986-1992.

OAXACA: INVERSIONES PUBLICAS, PROMEDIO MUNICIPAL POR TIPO DE
INVERSION SEGUN REGION.

1983
(MILES DE PESOS).

CUADRO N° 19

REGIONES	TOTAL	INDUSTRIA	INFRAES- TRUCTURA SOCIAL	INFRA- ESTRUC- TURA - ECONO- MICA.	AGROPE- CUARIO Y PESQUERO
ESTADO	68 419	714	33 948	32 101	1 656
CAÑADA	8 984	174	7 285	1 330	195
COSTA	8 596	185	3 731	4 511	169
ISTMO	19 436	ND ¹	7 174	11 799	463
MIXTECA	4 346	53	1 822	2 433	28
PAPALOAPAN	13 338	14	7 527	5 162	635
SIERRA N.	2 578	29	2 545	952	52
SIERRA S.	5 489	196	3 227	1 989	77
V. CENTRALES	4 652	63	637	3 915	37

1/ No disponible.

Fuente : Tercer informe de gobierno, Anexo Estadístico His-
tórico programático. OAXACA 1983 .

Mientras que la segunda, se dirigió a iniciar cambios de fondo en la estructura económica y en la participación social, en el proceso de desarrollo, para organizar el proceso productivo, y distributivo, con el propósito de superar las insuficiencias y desequilibrios fundamentales del desarrollo y proyectar al país sobre bases económicas y sociales más firmes.¹⁰

La conducción de nuestra economía estatal se configuró - en el establecimiento de bases generales para descentralizarla de la vida nacional y del desarrollo regional con lineamientos hacia el desarrollo estatal integral, asentando las bases para

una mejor integración de las diversas regiones del país al desarrollo regional, orientándola estratégicamente para revertir la tendencia concentradora de la zona metropolitana de la capital mexicana.

Para alcanzar las metas del desarrollo estatal integral se establecieron las siguientes acciones: Mayor vinculación de las economías rurales con las urbanas, mediante un sistema de organización democrática en cada una de las entidades federativas, considerando sus características particulares, fijando -- una estrategia de desarrollo específica, dando vigor al municipio en su economía, adecuando su potencial de recursos favorables es su desarrollo vinculandola al gobierno estatal y federal por medio del Convenio Unico de Desarrollo, basados en orientaciones políticas del gobierno federal, equilibrando el pasto regional, programando su impacto al promover la actividad económica en todas las entidades federativas con una participación social en los programas de desarrollo regional.²⁰

De esta manera, la economía oaxaqueña quedó bajo la convergencia de objetivos comunes de desarrollo e integración regional del programa regional estratégico (PRES), correspondiente a la zona prioritaria del sureste por el gobierno federal para dar respuesta al problema generado por la crisis económica en nuestro país.

El Pacto de Solidaridad económica (PSE), suscrita el 14 de Diciembre de 1987 y puesta en marcha en 1988,²¹ estableció las acciones medulares para estabilizar la economía, mediante el saneamiento de las finanzas públicas, la restricción crediticia, la fijación virtual del tipo de cambio, la apertura comercial y la concertación social. Sin embargo, la economía mexicana se desarrolló en un contexto de condiciones adversas las cuales se deterioraron con el tiempo.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, se ha propuesto alcanzar como uno de los objetivos nacionales; la defensa de la soberanía y promoción de los intereses de México en el mundo; la ampliación de la vida democrática, recuperación de la economía con estabilidad de precios y el mejoramiento productivo del nivel de vida de la población.²²

Estos lineamientos de objetivos centrales sirvieron al actual gobierno para atender el reclamo popular convencido de la desigualdad que existe, encauzando el progreso y la civilización, combatiéndola mediante el desarrollo integral, proponiendo a los oaxaqueños tres grandes objetivos; justicia, democracia y soberanía. Siendo la bandera actual de proyectos políticos para atender el reclamo popular, manteniendo en un estancamiento la creación de infraestructura, únicamente manteniendo las áreas prioritarias. Estos objetivos se han visto reforzados por el Programa Nacional de Solidaridad.²³

5.8 Impulso del Gobierno Federal y Estatal.

El perfil que ha seguido la creación de infraestructura-caminera debido al desarrollo de la economía mexicana en la primera mitad de la década de los setentas; enfrentó una serie de dificultades estructurales, por un lado la recesión de la economía norteamericana, traduciéndose para México en una importante caída de la demanda externa, aumentando el desempleo, al mismo tiempo que aceleró la industrialización del Norte del país, lo que implicó una crisis del campo. En este contexto estructural, el régimen de Echeverría optó por aplicar una política restrictiva mediante un corte al gasto público, instrumentando una política expansionista orientada a reactivar la acumulación de capital y al mismo tiempo resolver los problemas de la economía mexicana, las crecientes exigencias socia-

les con determinadas reformas el pretender canalizar los movimientos sociales en la dirección de favorecer un desarrollo armónico y justo del capitalismo, mediante el subsidio a los campesinos, la redistribución del ingreso, el control de la inversión extranjera y los monopolios, buscando una mayor autonomía frente a los Estados Unidos.²⁴

De tal manera, que las comunicaciones y transportes sufrieron una reducción fuerte dentro de la inversión pública federal autorizada con un crecimiento de tan sólo 1.0 % de 1970 a 1976, pues en 1970, la inversión pública realizada fué de 19.8% y en 1976 de 20.8 %, con una tasa real de crecimiento del 10% de 1970-1976.²⁵

En el contexto internacional, se inició un intenso proceso inflacionario a partir de 1972, desprendiéndose que la nueva orientación en la política económica estuvo determinada exógenamente por un marcado riesgo inflacionario que dificultó su consistencia interna e impuso modificaciones y alteraciones a su concepción original hasta desembocar en la crisis financiera de 1976.

A pesar de ello, la inversión gubernamental en infraestructura se orientó en forma más decidida hacia el sector rural, pero la inflación acumulada en el decenio anterior perjudicó a la crisis agrícola²⁶ ya que en la segunda mitad de la década de los setentas, el nuevo gobierno (1977-1982), se vio precisado a obtener un marcado periodo de recuperación y auge de la economía mexicana, restableciendo primero las bases internas, elevando la tasa de ganancia y la tasa de plusvalía, por medio de una mayor explotación de la fuerza de trabajo y buscando reducir el consumo improductivo de la plusvalía, mediante el reordenamiento del gasto público y la gestión económica del estado.

La década de los Ochentas está caracterizada por la reop

denación económica y el cambio estructural, bases para atacar la inflación hasta esos momentos. Dentro del programa de reordenación económica,²⁷ se plantea continuar con las obras en proceso mediante un sistema selectivo para dar mayor ritmo a las inversiones prioritarias y disminuir las que no sean indispensables, cancelando los proyectos de carácter suntuario de baja prioridad o cuya programación haya sido inadecuado.

De ahí que hasta 1980, las carreteras del país hayan alcanzado una longitud de 213 mil kilómetros, de los cuáles el 35 % se encontraban pavimentados, permitiendo que el 85 % de la población haya dispuesto de comunicación terrestre debido al impulso otorgado durante los últimos años a las carreteras alimentadoras y caminos rurales. Sin embargo, la red manifestó un deterioro y congestión en diversos tramos, particularmente en los 2 500 kilómetros de la red troncal básica, debido a la insuficiencia de las inversiones destinadas a la conservación y a la ausencia de modernizaciones en la infraestructura carretera. ²⁸

El actual gobierno (1989-1994), dentro del Plan para la recuperación económica y lineamientos de estrategia, se ha puesto en marcha una ampliación prioritaria de la infraestructura para evitar cuellos de botella en el sistema productivo, dada la necesidad de asegurar la prestación suficiente de servicios públicos.

Los problemas derivados de administraciones anteriores ha originado que el actual gobierno haya disminuido su gasto en la infraestructura dando prioridad a la terminación de obras en proceso y ²⁹ a la construcción de enlaces transversales de la red troncal de carreteras, modernizando los de mayor tránsito, los libramientos y vialidades urbanas, directamente con apoyo del gobierno estatal adecuándola a la nueva estructura del país.

El gobernador de la entidad en su primer informe, manifestó, que Oaxaca padece un problema descomunal en materia de integración territorial a consecuencia de su complicada orografía, porque cada kilómetro cuesta más, toma más tiempo y esfuerzo, ya que tan sólo para dar mantenimiento a la red principal de 2 850 kms., reconstruir 120 kms. y sellar 446, se invirtieron 5 600 millones de pesos.³⁰

El mantenimiento de caminos rurales por ejemplo, se ha realizado gracias a la contribución directa de 900 comunidades unidas por 5 084 kilómetros. Se construyeron 144 caminos rurales más, de los cuales se avanzó en 270 kilómetros a un costo de 3 447 millones de pesos, beneficiando a 245 mil habitantes.

Podemos decir que la construcción de caminos en nuestro Estado, si bien no ha sido intensa, dió paso a la construcción de caminos rurales, y que por sus características, fué, y sigue siendo el tipo de comunicación que más ha permitido la incorporación de localidades pequeñas a la red de carreteras y hasta ahí; y por lo tanto, unas se han permitido que el Estado les haya dado impulso, esto se ha traducido desde luego en algún incremento de la actividad económica, social, cultural. Desde los años setentas a la fecha, el gobierno federal principalmente ha construido una red de más de 5 000 kilómetros. Este esfuerzo ha sido una respuesta de crear más infraestructura acorde a las necesidades del Estado.

5.9 Recursos Fiscales Disponibles.

Cada año el gobierno federal a través de uno de los instrumentos de política económica, como es el Convenio Unico de Desarrollo, asigna una cierta cantidad de recursos para la construcción de caminos rurales, sin embargo, hace dos sexenios -

que el gobierno federal, no construye en forma directa los caminos rurales, sino que esto se ha dejado como una actividad propiamente estatal y se le apoya con una buena cantidad de recursos a través del Convenio Unico de Desarrollo mediante un buen porcentaje para la construcción de caminos rurales, además de que también el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.), tiene a su cargo otros programas como el de carreteras troncales que comunican al Estado con los Estados vecinos; para comunicar regiones del Estado y dar acceso a zonas muchas más amplias, en cambio el programa de caminos rurales está destinado específicamente a dotar de comunicación a las comunidades rurales. En cada ejercicio presupuestal, el gobierno federal destina recursos para la construcción de caminos de dos maneras; primero, la vía directa, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes S.C.T., segundo; a través del Convenio Unico de Desarrollo (el convenio, es un documento en que firman el gobierno federal y estatal, por el cuál se comprometen en realizar cierto tipo de acción). Existen diferentes proporciones que dependen del programa; el programa de caminos rurales tiene una proporción de 90% de recursos federales y 10 % de recursos estatales.

El programa de carreteras estatales tiene una proporción de 50-50, 50 % federal y 50 % estatal. Mientras que el programa de carreteras alimentadoras tiene una proporción de 34, 33-33 y 34 % lo aporta el gobierno federal, 33 % el gobierno estatal y 33 % los particulares. Esas son las proporciones que se han determinado para estos programas carreteros.³¹

Esta asignación de recursos ha sido uno de los instrumentos poderosos para impulsar el desarrollo regional o para mantenerlo en el estancamiento sistemático.

Nuestra realidad nos indica que el desarrollo regional ha

sido inevitablemente desequilibrado, debido a la dotación de recursos, la concentración urbana, las economías de aglomeración-etc, lo que ha dado como resultado que el crecimiento se concentre en un número limitado de regiones. Todo esto debido a los propósitos de lograr objetivos de eficiencia, lo que ha conducido a que los recursos presupuestales tiendan a concentrarse en dichas áreas.

Por otro lado, los recursos de que dispone el gobierno -- del Estado para la ejecución de sus obras son de distintas maneras, las primeras ya se mencionaron, en las segundas, existe la participación de diferentes maneras, que posibilitan el desarrollo de la entidad oaxaqueña, tal es el caso de Petróleos Mexicanos (PEMEX), la comisión del Papaloapan, así como también las empresas madereras participaron en la construcción de caminos; sino que podemos decir, que toda la red de caminos que han construido, ya construidos por esos organismos y empresas, es una red que principalmente ha sido inducido a la extracción de recursos, no precisamente a servir de medio de comunicación a la población, es cierto que esos caminos atraviesan pueblos, pero la meta fija es llegar al lugar de extracción de los recursos naturales. Asimismo, las carreteras y caminos que han construido -- otras dependencias y se llegó a algún convenio en el gobierno -- del estado por medio de la S.C. y T., pues se recibieron para su conservación, y existen, porque la S. C. T. le da conservación pero si no hubo ningún convenio y estas obras se abandonaron o porque desapareció tal organismo; por lo tanto, todas esas redes de caminos no existen, son intransitables y algunos están en mal estado, pero si se tiene la demanda de muchos de ellos, lo que se haría, sería integrarlos a las redes de conservación pero se tienen que ver sus condiciones físicas ya que están fuera de las normas de atención de la S.C.T. y que por lo tanto -- requieren de un proceso constructivo y no se pueden integrar-

a la red de conservación de la propia S.C.T. del gobierno estatal ³².

5.10 Problemas internos y externos en la infraestructura carretera.

El principal problema estructural se manifiesta en el as pecto financiero, pues es ahí donde se parte para resolver los problemas regionales que afectan la comunicación terrestre.

El problema financiero se encuentra afectado por el proce so inflacionario de los últimos años, repercutiendo en la conti nuación del programa carretero ya que el presupuesto público -- que se destina a las carreteras en la entidad, no ha crecido en la misma proporción con que ha crecido la inflación debido a que los costos se elevaron, y el proceso inflacionario se ha llevado una buena parte importante del presupuesto público y no se han podido llevar a cabo los proyectos por concluir y los programados hasta ciertos límites.

Cuando se programan las obras se calculan a precios actua les, y cuando se ejecutan, pues se tienen que ejecutar a precios de los recursos, entonces hay una fecha de ejecución, esto -- hace que los recursos no alcancen para concluir las obras, y -- que por lo tanto se tengan que comooner en la terminación, y a veces en el primer ejercicio presupuestal, a veces en dos ejercicios, tres ejercicios, cuando no se puede, entonces se termi nan en un año, según la obra, el tipo y diseño de construcción que represente el proyecto, aunque se haya pedido un pre presupuesto para la totalidad de la obra, y autoricen los recursos y parti das presupuestales.

El proceso inflacionario en la economía política de México desde 1970, fué manifestación de un gasto excesivo y una eco nomía sobrecalentada. ³³ Durante el gobierno de Echeverría la in

flación promedió un 15 % anual; durante el año de López Portillo, promedió el 36 % anual y el 99 % durante su último año de gobierno.

En 1982, cuando Miguel de la Múrid asumió la presidencia la inflación se hallaba a una tasa anual del 250 % y en su toma de posesión prometió adoptar medidas drásticas, mediante un programa de severa austeridad. Lo que implicó un severo recorte al gasto público, repercutiendo con ello el presupuesto destinado a la infraestructura económica de las carreteras, como lo estableció en el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, dando prioridad a obras principales y dar mantenimiento a las actuales.

5.10.1 Inversión-

En vista de que la inversión en cualquiera de los sectores económicos del país, representa sacrificio de parte del consumo en el futuro, y puesto que en México, el consumo no alcanza niveles satisfactorios, se impone un cuidadoso análisis de las inversiones en la infraestructura, que deberá cubrir tanto el monto de la inversión como sus efectos.

Para proporcionar la base del desarrollo económico, se requiere llevar a cabo grandes inversiones en los sectores básicos o de infraestructura, puesto que el uso óptimo de los recursos para lograr los objetivos propuestos, implica entre otras cosas la modificación del medio físico, tales son por ejemplo, las inversiones en obras para la generación de energía y las obras para el transporte eficiente de bienes y personas.

El efecto generado en la construcción de carreteras en los primeros años del setenta, el gobierno federal se propuso satisfacer las necesidades más urgentes en materia de comunicación terrestre, estableciendo para tal efecto, prioridades para cada-

entidad. Partiendo de ese criterio aprobó inversiones para el desarrollo económico del Estado de Oaxaca, especialmente de - zonas marginadas, debido a la urgencia de promover un incremento de los flujos de tráfico y establecer a corto plazo brechas que comunicaran el mayor número de comunidades rurales.

Consecuentemente, la inversión federal estimulada por la dependencia especializada, alcanzó 727 millones de pesos, destinados a tres metas definidas y que alcanzó una longitud de 878 kms. en dos puntos principales. ³⁴

- a).- Terminación de caminos troncales considerados de primordial importancia para acelerar el desarrollo de la economía oaxaqueña; tal es el caso del eje de la ciudad de Oaxaca -- Puerto Escondido--San Pedro Pochutla, con 583 kilómetros, y una inversión estimada en 306 millones de pesos.
- b).- La conservación de los caminos existentes que se estiman en 1750 kilómetros para su conservación con una inversión de 200 millones de pesos.

La realización en el periodo 1973-1976, de un programa - bipartita (cooperación del gobierno federal y estatal), para - la terminación, conservación y construcción de nuevas vías de acceso con una inversión de 218 millones de pesos y una longitud aproximada de 306 kilómetros.

En lo que se refiere a caminos por cooperación tripartita (gobierno federal, estatal y particulares), que vendrán a servir de vías alimentadoras de los troncales, se les calculó una inversión de 109 millones de pesos con una longitud de aproximadamente 470 kms. correspondiendo 205 a terminaciones y 262 a caminos nuevos.

Las siguientes asignaciones realizadas por la S. C. T. ³⁵ correspondientes a caminos rurales en 1981, en las ocho regiones que comprenden el Estado, significan una inversión ejerci

da de 450,420 (miles de pesos), en una longitud terminada de 89, 943 kms. para beneficiar a 18 314 habitantes. En 1982 se ejercieron 333.0 km. con una inversión ejercida de 561,871- millones de pesos, beneficiando a 41 622 habitantes, en construcción de caminos. En 1983 la inversión ejercida descendió a \$ 541 454 que en 1982; pasando lo mismo en la construcción de caminos de tan sólo 251.0 km., sin embargo, se beneficiaron a 49 398 habitantes. Para 1984 se invirtieron casi el doble - los anteriores, con una suma de \$ 1, 058, 347 , ejercida con - una longitud menos en kilómetros, como se muestra de tan sólo 180. 654, el doble de 1981 beneficiando únicamente a 19, 614 - habitantes. En 1985 se construyeron 5 210.91 km. de caminos - con una inversión de 1' 629, 960 millones de pesos, correspondiendo a construcción, reconstrucción y conservación, de los - cuáles la mayor inversión se realizó en conservación de carreteras beneficiando a 66, 795 habitantes en tan sólo ese año. - En 1986 se realizó la mayor inversión ejercida de 12' 446 533 (miles de pesos), teniendo un avance físico del programa alcanzado del 98 % que consistió en 3 325.246 km. en las diferentes carreteras del Estado, como son : carreteras troncales, - alimentadoras, rurales, urbanas y libramientos, conservación- y construcción, carreteras estatales y comerciales.

En lo que respecta a la dependencia de la Junta Local de caminos, reportó una inversión de 1' 240, 546 (miles de pesos) en tan sólo 1 180 .414 kms. alcanzando lo programado en 99.8%.

De la misma manera, la situación en 1987 es igual que en 1986 en todos los programas, aunque la inversión es mucho menor de tan sólo 3 138, 177.66 con 2 243.24 km. alcanzados.

La situación general de las inversiones dentro del Estado han estado dirigidas básicamente hacia las actividades productivas y hacia la infraestructura económica de las regiones ---

potencialmente desarrolladas dejando a un lado las inversiones en la infraestructura social. Estas inversiones en las zonas productivas apoyaron a la iniciativa privada, porque el sector público no tuvo una participación importante en la producción de bienes y servicios.

Las inversiones deben tender a canalizarse hacia las regiones atrasadas y darles la oportunidad de mejorar su imagen mediante el empleo, para salir del subdesarrollo, para ello todo tipo de inversión pública debe restringirse en las regiones más avanzadas, ya que ellas tienen a menudo un exceso de infraestructura social y económica, porque el exceso de inversión en las regiones avanzadas sólo agrava el problema y produce -- cuellos de botella que perdurará siempre.

En suma, establecer una política regional sana que descongestione el crecimiento acelerado hacia las demás regiones para que exista una mayor igualdad regional y se incorporen -- al nuevo proceso de desarrollo.

5.10.2 Reducción del gasto público.

El gasto público es una de las mejores manifestaciones de crecimiento de un país, de un pueblo, de una nación; así mismo coadyuban a la mejor distribución del ingreso, del bienestar social, fortalece la posición económica externa, reorienta el desarrollo sectorial y regional junto a la evolución general de la economía. El gasto público, es el instrumento importante que lleva a cabo, el programa de los planes sectoriales y regionales, teniendo prioridad en su eficaz ejecución del Pacto de Solidaridad económica, y los planes nacionales de desarrollo.

El desarrollo en la década de los setentas, incluso un fu

erte crecimiento del gasto público, sin haber establecido un equilibrio adecuado entre las necesidades de la población y los recursos reales disponibles. El presupuesto del gasto, ³⁶ aumentó 10 puntos en proporción al producto entre 1971 y 1976 y 14 puntos entre 1976 y 1982, sin embargo, la política de ingresos no mostró un dinamismo comparable al de la política de gasto público, mientras que los ingresos corrientes totales del sector público aumentaron sólo 5 y 6 puntos del producto durante los dos periodos mencionados, aún cuando los ingresos tributarios de -- PEMEX pasaron de 1 a 5 puntos del PIB durante el último periodo.

Por su parte el sector de comunicaciones y transportes tuvo un rezago en su infraestructura en lo que se refiere a la -- red troncal y al sistema ferroviario por las políticas económicas implementadas.

El fenómeno de rezago implementado en el periodo de José López Portillo tuvo como premisa la crisis de la década de los Ochentas, la cuál reveló ³⁷ dramáticamente la debilidad fundamental de la economía mexicana y del sistema político, debido --- principalmente por la política fiscal y monetaria excesivamente expansionista, una sobrevaluación del peso, dependencia del petróleo y estancamiento del sector agrícola, una planta industrial al ineficiente y grande desempleo.

El programa de estabilización económica con de la Madrid cuyo objetivo, fué reducir el proceso inflacionario que amenazaba la estabilidad política del país y el arma principal fué la austeridad, característica del gobierno central, la cuál adoptó medidas drásticas.

Los recortes draconianos implementados en la inversión pública (36 % en 1984); repercutieron en el gasto destinado a --- obras públicas, la cuál tuvo un índice de reducción de 50 %; en términos reales, el gasto público total declinó 13 % en el pri-

mer año de gobierno de la Madrid.

La política económica Salinista, ha apoyado dos vertientes principales, el nivel del gasto y la asignación en los diferentes sectores de la población y el programa que se lleva a cabo. El gasto público controla el precio y el mercado en lo que respecta a la oferta y la demanda para apoyar la modernización económica y social y dar congruencia a las prioridades estratégicas implementadas en el Plan Nacional de Desarrollo 1986-1994.

La estrategia del Plan,³⁸ establece que el gasto público es compatible con los recursos disponibles, pero la estrategia del presupuesto se basa en que al establecer un mayor gasto en alguna actividad de alguna zona o región del país, le corresponda un menor gasto en otras actividades de otras regiones.

De esta manera, el presupuesto en el gasto público está asignado según las prioridades que el Plan establece. En infraestructura social se dió prioridad al programa de solidaridad económica y social en el que se destacan diversas condiciones para el desarrollo rural. En la infraestructura económica, incluyen y prevén las condiciones generales del desarrollo de la actividad económica en zonas prioritarias dando atención, en lo que respecta a carreteras en terminación de obras rezagados, lo que ha afectado considerablemente a la creación de más y nuevas vías de comunicación carretera.

En el estado Oaxaqueño, vemos pues que las reducciones de el gasto público federal y las políticas económicas han afectado considerablemente en nuestras carreteras, todá ves que se deterioran cada día más.

La reducción del gasto público implica que exista una mayor demanda de caminos, ha rebasado la demanda, hace 10 ó 15 años existía casi el 50 % de la demanda, es decir, que la demanda era poca, era baja; en cambio actualmente la demanda es alta

en muchas poblaciones, mientras que otras se han beneficiado y resuelto problemas económicos. Es por esto que se han solicitado nuevas construcciones en las diferentes regiones del estado y la demanda es mayor y principalmente en caminos rurales, lo que ha originado que en la actualidad se hayan construido 82 caminos rurales con una asignación de \$ 44'021.5 millones de pesos, con lo que se construyeron en el periodo de Heladio-Ramírez López 283 kms. de caminos y 20 puentes que suman 505 metros de longitud, comunicando a 156 poblaciones con un total de 125 mil habitantes. En lo que respecta a modernización, se encuentra en el valle de la ciudad de Oaxaca al distrito de -- ETLA la construcción de la carretera troncal a cuatro carriles. Se está pavimentando el tramo de teotitlán a la ciudad de Tuxtepec; también en los Mixes a Mitla. En conservación se atienden 2, 855 kms. troncales y renivelaciones aisladas en 1 710 kms; en caminos rurales se da atención a 1220 kms. 39

Con aportación federal y estatal en carreteras urbanas se realizaron 9 acciones en los valles centrales, cañada e istmo con una inversión de \$ 4, 932' 374 000.00. En las siguientes etapas se abarcaron: 1.- pavimentación asfáltica con una inversión de 53 115.41 m². En renivelación, 8, 040.00 m², por último; pavimento de concreto hidráulico 15, 024.00m². 40

5.10.3 Deuda Pública Interna y Externa.

Los dos factores de financiamiento para el desarrollo en la infraestructura carretera del estado, afecta a todos los programas de gobierno, al no existir suficientes impuestos, imponga el mismo gobierno recursos suficientes para financiar las actividades prioritarias, entonces, esas actividades se --

restringen, debido principalmente a que se han perseguido políticas de allegarse recursos propios y no comprometerse tanto en obras. Siendo entonces actualmente la deuda interna y externa muy alta, pues los programas se han visto frenados en las inversiones, lo que ha permitido atender necesidades primordiales, - tratando de atender los más elementales que se encuentran en la gran demanda de servicios colectivos e infraestructura.

Sin embargo, el gobierno se ha visto obligado a incrementar notablemente su capacidad de financiamiento a través del -- programa de solidaridad, el gobierno oaxaqueño ha obligado de -- alguna manera al gobierno central a poner mayor atención a nuestro estado, cuyas condiciones de desarrollo se han visto favorecidos según la dimensión problemática.

Estos elementos utican al desarrollo regional bajo la influencia de dos ejes, primero, lograr el incremento de recursos financieros federales, estatales y municipales, haciendo más -- funcional el sistema nacional de participaciones; segundo, a -- nivel interno, es la urgencia de una distribución de la inversión regional más equitativa, proporcional a las necesidades de -- crecimiento del desarrollo económico, político y social de la -- región.

5.10.4 Cooperación entre pueblo y gobierno.

Las necesidades del pueblo Oaxaqueño, para su consolidación e integración hacia la modernidad y poder sobrevivir, debe ser puesta en marcha un programa específico, con medidas que reorienten y establezcan nuevos equilibrios que priorisen los objetivos sociales y distributivos del nuevo crecimiento, impugnado por el actual gobierno, con apoyo del jefe del ejecutivo fe-

deral para descentralizar el aparato burocrático con reglas especiales hacia la transformación del desarrollo rural y urbano del Estado.

El P.N.D. señala las preocupaciones de actual régimen por reorientar y modernizar la economía nacional, insertando un marco más amplio en las estrategias del desarrollo rural integral, basándose en las premisas de que los responsables y los beneficiarios del mismo, son las mayorías de la población rural, cuya organización y participación es indispensable para que el apoyo del Estado resulte eficaz.⁴¹

La estrategia del desarrollo Oaxaqueño está enmarcado dentro del "Programa Nacional de Solidaridad" (PRONASOL), propuesto por el presidente Salinas de Gortari, instrumento que se crea para luchar contra la pobreza extrema, sumando los esfuerzos -- coordinados por el gobierno y los distintos grupos sociales, para acabar con el desequilibrio social existente en todos los -- pueblos indígenas, hacia los campesinos de escasos recursos y -- los habitantes de colonias populares en las ciudades, en los rubros de alimentación, tenencia de la tierra, vivienda, procuración de justicia, apertura y mejoramiento de espacios educativos, salud, electrificación, agua potable, comunicaciones y caminos, infraestructura agropecuaria y preservación de recursos naturales, así como por medio de proyectos productivos de inversión recuperables.

Al " Pronasol ", se suma el esfuerzo del " Tequio ", como una realidad para apoyar el esfuerzo e iniciativa del nuevo modelo de cambio estructural-regional en el estado; para impulsar la capacidad creadora del desarrollo social mediante el trabajo en beneficio de la comunidad.

" Con el pueblo y los campesinos
No habrá obstáculos, que Oaxaca
No pueda vencer . " 43

La evaluación del actual sexenio conlleva elementos de -- juicio que permiten valorar el despegue del desarrollo integral de la sociedad civil oaxaqueña; en donde los hechos de gobierno requieren del ánimo propositivo y nunca el del vituperio, con -- el triste afán de satisfacer necesidades personales que refle-- jen los avances para solucionar los profundos problemas añejos.⁴⁴

Esta actitud, por una parte, sólo ha llevado a la contem-- plación de quienes deben por derecho y obligación marcar el rum-- bo del pueblo oaxaqueño; quienes han limitado la creatividad pa-- ra buscar alternativas viables y encauzar el esfuerzo para el -- desarrollo social, económico y político.

En Oaxaca, si bien los informes de gobierno estatal y mu-- nicipal han cumplido con su cometido político, las respuestas-- han sido muy inexactas. Casi nunca se encuentra una reacción -- que vaya en contra de lo que se supone se haya realizado. Y es-- ta inexactitud, no es porque no se haya realizado una buena o-- bra de gobierno, sino por las formas de controlar de los servi-- dores públicos de los estratos medios y superiores.⁴⁵ Así una re-- troalimentación entre gobernantes y gobernados casi nunca exis-- te, sólo en peticiones escritas y verbales, que en muchas ocasi-- ones no responden al consenso de la sociedad civil, sino a di-- rectrices marcadas por algunos de los cientos de funcionarios.

El apoyo que ha otorgado el actual gobierno (1988-1994), a través de sus gestiones ante el presidente de la república y otros organismos como la O N U, como consecuencia del esfuerzo del pueblo oaxaqueño, quién mediante el " tequio-trabajo comuni-- tario, lucha por salir de la marginación, y en respuesta a este trabajo participativo, el gobierno de la república y organismos mundiales han decidido consolidar el programa estatal. Ese apo-- yo ha permitido impulsar la edificación de muros de retención,

caminos irrigación de desarrollo hortícola, agua potable, artesanías, turismo, etc.

5.10.5 Mejores caminos en Oaxaca.

Es innegable que las políticas de desarrollo regional establecidas por los gobiernos de la república, dado el criterio de conducir sus acciones a desarrollar zonas con mayores potencialidades; sus efectos a nuestro criterio son de dos tipos, -- uno, de beneficio para las zonas donde tienen lugar las grandes obras de interés nacional, en la medida en que se centran, todos los esfuerzos y recursos de la federación y de los gobiernos estatales, principalmente en lo que se refiere a los montos de inversión, transferidos, los cuáles son de muy alta ventaja respecto a la asignada al resto de las zonas que no reciben las bondades de estas acciones, de carácter nacional. Sin embargo dada la incompatibilidad de las metas y políticas nacionales -- con las estatales, estas medidas de desarrollo regional, han de mostrado que paralelamente a su establecimiento y realización, -- van generando problemas de dos tipos; económico, político y social, con lo cual configuran un contexto que se sustenta en agu dos desequilibrios y desigualdades regionales.

En el caso de Oaxaca, con los elementos que se han reunido y referido a lo largo de este trabajo, tal parece que la experiencia en la instrumentación y planes de desarrollo para los principales centros de apoyo estatal, por incorporarse al desarrollo integral de la región, es claro, que la planeación es el gran complejo de prioridades sociales, económicas y políticas, -- pues las autoridades actuales luchan ahora por resolver los problemas de todo tipo, generados por el interés nacional, que van

desde la tenencia de la tierra, hasta la dotación de servicios urbanos, así como el problema que significa dinamizar los sectores productivos de la zona, para no verse desplazados por -- los principales centros de abasto del país, y la economía caiga a un estado marginal. ⁴⁷ La cuál no ha sido así, pues toda esta problemática ha sido generada por la imprevisión, falta de -- una visión global para el desarrollo de la región, pues como se había mencionado antes, las carreteras son las venas por las -- que circulan las mercancías y los servicios; público, social y privado. Las dificultades del pueblo de Oaxaca son de carácter extraordinario, ni diez o más billones las resuelven, son tantas las carencias y tantos los años de postergación de soluciones que lo de ayer, hoy está más que multiplicado y su verdadera solución es combatir el sistema orográfico del estado, construyendo verdaderos caminos para que la circulación vial sea -- placentera, menos peligrosa, pues a pesar de que bajaron los índices de accidentes, aumentaron los índices del transporte pesado, lo que ha permitido un deterioro acelerado de la cinta asfáltica, un buen mantenimiento y u a buena conservación, permitiría un tránsito seguro y eficaz, mejorando el sistema caminero.

El estado federal y estatal deben inyectar una buena inversión destinada a la construcción, mantenimiento y conservación de las carreteras del estado. Pues el mal servicio de la infraestructura ahuyenta lo programado en el Plan Nacional de Desarrollo. Se deteriora la infraestructura, se deteriora la inversión y el futuro oaxaqueño quedará a la esperanza de un nuevo amanecer.

5.10.6 Comparación con otros estados de la república.

Oaxaca, ocupa uno de los primeros lugares en cuestión de caminos. A pesar de lo abrupto de su territorio, podemos decir que tiene una red que es de las más altas en comparación con otro estado de la república, tiene una red más amplia a pesar de su situación topográfica, como se puede observar; la red troncal se compone de 2 850 kms. , la red estatal se compone de 6 100 kms. , y la red rural se compone de 5 100 kms.⁴⁸ . También tenemos que de 9 050 kms. se le agregan las brechas que se le han construido por medio de las fábricas, como la de papel Tuxtepec, Comisión Federal de Electricidad, la Comisión del Papaloapan, empresas cañeras, empresas agrícolas. Por todos ellos se calculan unas 5 000 kms. de brechas; por lo tanto, existen aproximadamente 14 000 kms. de caminos en todo el Estado. En otros estados, las cifras son más pequeñas, y, como se puede observar en el siguiente cuadro, que en terracería, Oaxaca tiene el 45.1 % revestidos 32.4 % y pavimentadas el 22.5% mientras que Yucatán abarca sólo el 3.2 % la más baja, y Sinaloa el 62.2 % la más alta en terracería; en Baja California Norte tiene el 7.8 % en caminos revestidos, y a Durango 60.8 % la más alta, mientras que en caminos pavimentados, Zacatecas sólo tiene el 17 % y Baja California Norte tiene el 69.1 % la más alta. De toda la república Mexicana, el Distrito Federal tiene el 100 % de caminos pavimentados, revestidos y de terracería, en el cuál la población está totalmente comunicada y con todos los servicios sociales.

PRINCIPALES ASPECTOS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE Y
COMUNICACIONES

CARACTERISTICAS DE LA RED DE CARRETERAS. 1980
(distribución porcentual)

CUADRO N° 20

Entidad Federativa	Total	Terracería	Revestidas	Pavimentadas
E.U.M.	100.0	28.4	40.5	31.1
AGS.	100.0	19.1	53.3	27.6
B.C.	100.0	23.1	7.8	69.1
B.C.S.	100.0	52.5	22.8	24.7
CAMP.	100.0	11.3	36.5	52.2
COAH.	100.0	32.3	38.2	29.5
GOL.	100.0	23.0	43.6	33.4
CHIS.	100.0	23.8	53.7	22.5
CHIH.	100.0	29.6	37.2	33.2
D.F.	100.0	/	/	100.0
DGO.	100.0	15.6	60.8	23.6
GTO.	100.0	16.8	48.4	34.8
GRO.	100.0	37.7	39.0	23.3
HGO.	100.0	29.5	40.5	30.0
JAL.	100.0	18.3	48.0	33.7
MEX.	100.0	11.5	47.0	41.5
MICH.	100.0	35.6	33.7	30.7
MOR.	100.0	30.5	30.9	38.6
NAY.	100.0	17.6	53.4	29.0
N.L.	100.0	13.6	39.9	46.5
OAX.	100.0	45-1	32.4	22.5
PUE.	100.0	15.5	56.5	28.0
QRO.	100.0	16.7	57.9	25.4
Q.R.	100.0	16.1	40.3	43.6
S.L.P.	100.0	20.2	48.8	31.0
SIN.	100.0	62.2	14.9	22.9
SON.	100.0	41.3	14.1	44.6
TAB.	100.0	27.7	41.0	31.3
TAMPS.	100.0	43.3	29.0	27.7
TLAX.	100.0	26.9	50.1	23.0
VER.	100.0	29.8	40.0	30.2
YUC.	100.0	3.2	52.5	44.3
ZAC	100.0	11.9	71.1	17.0

FUENTE: Secretaría de asentamientos humanos y obras públicas-
DIRECCION GENERAL DE INVERSIONES.

El presupuesto que el gobierno federal destina a las entidades estatales, repercuten demasiado en su sistema topográfico. Al hacer las comparaciones respectivas, vemos que en el estado oaxaqueño, cuesta más hacer un kilómetro de carretera -- que en otros estados del norte, pues allí son terrenos planos y su costo es inferior, naturalmente con una inversión igual.⁴⁹

En Oaxaca, la inversión es doble, debido a la gran cantidad de tierra que se mueve, por el desarrollo de los caminos, -- por su trazo, por el lineamiento vertical y horizontal. En el Norte, por la misma cercanía con el país vecino circula un gran volumen de vehículos, de 5 000, 10 000 por hora. Sin embargo, para Oaxaca no tenemos ese problema y ahora para comunicar a -- sus comunidades con todas las características y dificultades, -- se les da vía de acceso de acuerdo con su desarrollo, o, por -- la cantidad de vehículos que circulan en el medio rural, sean de tres toneladas, 10 toneladas y a veces de 12 toneladas, y -- que ya se notan en la actualidad, vehículos de más de 30 toneladas, no más porque la economía es microrregional, entonces, lo importante es darles comunicación.

BIBLIOGRAFIA

Capítulo V

- 1.- Plan nacional de desarrollo y los programas sectoriales y regionales: respuesta a las necesidades y demandas populares 1985-PRI.
- 2.- Plan nacional de desarrollo 1989-1994-Poder Ejecutivo Federal.
- 3.- Plan nacional de desarrollo 1983-1986.
- 4.- RAMÍREZ R., Fernando Perfecto.- Análisis crítico de la política económica regional. El caso del Estado de Oaxaca. 1980-1988.
- 5.- Ibid (Ibidem).
- 6.- Ley de códigos, leyes, vías generales de comunicación de México; Colección Porrúa. Editorial Porrúa, S. A. pag. 71.
- 7.- Plan nacional de desarrollo 1983-1988; 1989-1994- Revista de Comercio Exterior Edición especial.
- 8.- Ley de vías generales de comunicación, leyes y códigos de México, Porrúa, S. A.
- 9.- Ibid (Ibidem).
- 10.- Ley Orgánica del poder ejecutivo del Estado de Oaxaca, Artículo 25- Relación de asuntos de la Secretaría de Finanzas.
- 11.- Ibid (Ibidem).
- 12.- Gobierno del estado de Oaxaca. 1990.- Constitución política -- del Estado libre y soberano de Oaxaca.
- 13.- Anexo programático anual. Programa operativo anual--segundo - informe de Gobierno de 1988. Ramírez López Heladio.
- 14.- RAMÍREZ L. Heladio.- Segundo informe de Gobierno, Oaxaca. 1988. Anexo Estadístico.
- 15.- CUEVAS Alfredo.- La transformación de las estructuras Administrativas-Conformación Administrativa de la S.T.P.
- 16.- LOPEZ P., José.- Primer informe de Gobierno, 1977- Presidente de la República. México, 1977.
- 17.- SANCHEZ, Luis Alberto.- El convenio Único de desarrollo, centro de Estudios internacionales de el colegio de México. México., 1987.
- 18.- BASURTO, Ricardo.- Lic. en Economía e investigador de la oficina de asesores de la presidencia de la República., la política económica y sus resultados: 1976-1982.
- 19.- Plan nacional de desarrollo 1983-1986- pag. 117.
- 20.- Ibid (Ibidem).
- 21.- Revista de Comercio Exterior, Mayo de 1989- Documento: la política económica y la evolución de la economía en 1988. P.P. -- 425.
- 22.- Plan nacional de desarrollo 1989-1994-Poder Ejecutivo.
- 23.- Primer informe de Gobierno de Oaxaca, 1987. Ramírez L. Heladio.
- 24.- México, acumulación de capital y crisis en la década del setenta.- Rivera Ríos, Miguel Ángel.

- 25.- S.P.P. y Dirección de Inversiones Públicas-Banco de México,- (PIB y Gasto-1970-1976).-P.P. 51.
- 26.- BASURTO, Ricardo, Economista y asesor del Presidente de la República.
- 27.- Plan nacional de desarrollo 1983-1988-Poder ejecutivo.- P.P-117-118.
- 28.- Plan nacional de desarrollo.-1983-1987.-Pag. 357.
- 29.- Ibid (Ibidem).
- 30.- RAMÍREZ L. Heladio.-Primer Informe de Gobierno, Oaxaca, 1987.
- 31.- PALACIOS P. Lino Ing.-Subdirector de obras del Centro, S.C.T., en Oaxaca.
- 32.- GONZÁLEZ R., Lic. Rafael.-Economista de la, S.C.T., Departamento de la Unidad de Evaluación y Programación en Oaxaca.
- 33.- CORNELIUS, Wayne.-Periódico el "Día", 25 de febrero de 1985.- La política económica de México durante el Gobierno de la Madrid-Austeridad, crisis institucionalizada y recuperación incipientes.
- 34.- Estudio económico y social de Oaxaca, (OAXACA COORDINACION --- ECONOMICA),/CEPE3-PRI-No.-15.
- 35.- Unidad de Programación y Evaluación.S.C.T.-Delegación estatal Oaxaca.
- 36.- Plan nacional de desarrollo 1983-1988-Poder Ejecutivo Nacional.
- 37.- Gobierno de la Madrid.-La economía política de México.
- 38.- CORNELIUS, Wayne.-Periódico "El Día", 25 de Febrero 1985.
- 39.- Plan nacional de desarrollo 1989-1994-Revista Comercio Exterior.
- 40.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes(Exposición), Palacio de Gobierno.-1991.-Diciembre.
- 41.- Ibid (Ibidem).
- 42.- MANIFIESTO-PRI-Todos los diarios del país-10 de Enero 1983.
- 43.- Dimensión Económica, Colegio de Economistas Oaxaqueños-Periódico "Noticias",-6 de Agosto de 1990.
- 44.- RAMÍREZ L.Heladio.-Discurso.
- 45.- Diario "Extra" de Oaxaca.-14 de Diciembre de 1991.
- 46.- Ibid (Ibidem).
- 47.- RAMÍREZ R., Fernando Perfecto.-Análisis crítico de la política económica regional; el caso del Estado de Oaxaca.-Período de -1990-1983.-P. de E. UNAM.-1989.
- 48.- GONZÁLEZ R., Lic. Rafael.-Economista de la, S.C.T., Departamento de la Unidad de Evaluación y Programación en Oaxaca.
- 49.- PALACIOS P. Lino Ing.-Subdirector de obras del Centro, S.C.T., en Oaxaca.

CAPITULO VI

CAPITULO VI

PERSPECTIVAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, HACIA EL AÑO

2 0 0 0

6.1 Proyección integral de nuevos caminos en Oaxaca.

Se reconoce que el desarrollo de una entidad depende virtualmente de su infraestructura en materia de comunicaciones y transportes. Para la integración plena y total del estado, al incorporarse al desarrollo nacional, sus caminos son la base primordial porque constituyen la columna vertebral por donde se sostiene la integración de las comunidades rurales y urbanas.

El interés del gobierno estatal por hacer de Oaxaca una entidad con menos desigualdades, incorpora comunidades marginadas a la vida productiva y las integra al proceso de desarrollo cada día.

La infraestructura vial representa en sí, la facilidad de transporte porque es la propulsora del desarrollo que incentiva el incremento de las actividades económicas llevándole a un mejor aprovechamiento de los recursos naturales.

Oaxaca, requiere y reclama más y mejores caminos y hacia ese objetivo se debe orientar la mayor atención para darle sentido a la red de carreteras que integran a las comunidades del estado y permita a nuestros conciudadanos a vincularnos con las demás entidades de la república.

Pueblos marginados y separados de toda clase de progreso por la difícil orografía en que se encuentran situados al acercarse al año 2 000 o después, se verán beneficiados con la realización de obras que en una u otra forma, se comunicaran de una manera más efectiva, así como también por los caminos y ca-

reteras con que contribuye la misma electrificación y tendido de redes de luz eléctrica como importante fuente de progreso.

Los resultados serán inmediatos y congruentes, porque se ha registrado en este tener un crecimiento a razón de 43.4 kms. de pavimento y 264.48 kilómetros de caminos revestidos. En el sexenio de Heladio Ramírez L. se incorporaron once poblaciones con un mejor camino, en lugar de la antigua brecha, donde sólo se transitaban en el estiaje beneficiando a cinco cabeceras municipales y seis localidades con 22 mil 300 habitantes.

Avanza Oaxaca en caminos para la presente década y al llegar al año 2000 se realice la integración y el nivel de vida de las comunidades oaxaqueñas, con el avance que se han registrado en las regiones del estado, como se notará en seguida.¹

En la red troncal que es donde confluye el movimiento vehicular principal y cuya longitud es de 2 850 kilómetros, se verá construida en 32.2 kilómetros cuyas obras se han iniciado en: Tuxtepec-Oaxaca, tramo Cerro Pelón-Oaxaca, Huajuapán-Oaxaca tramo Huajuapán-Yucudaa, Oaxaca-Tehuantepec, tramo Tlaxiaco-Tehuantepec, Tapanatepec-Tuxtla Gutiérrez, tramo Tapanatepec-Límite con Oaxaca-Chiapas; asimismo Teotitlán-Tuxtepec y Mitla-Ayutla.

Se ven obras en las que se avanza conforme a la capacidad económica y técnica.

Los caminos rurales dan acceso a poblaciones que tienen el carácter de rural, pues se verá fortalecerse en 321. 741 kms. además de que se reconstruirán once caminos, con un global de 297.8 kilómetros para beneficiar a 12 localidades con un total de 32 000 habitantes.

En todo el conjunto de acciones emprendidas por la S. C. T. , se invertirán 66 mil 545.5 millones de pesos; donde la fuente de recursos son en primer término el Programa Nacional de

Solidaridad y en segundo; el programa normal federal, correspondiendo al primero la apertación del 54 por ciento.

Las labores de mantenimiento de nuestras carreteras son también acciones que contribuyen a la fluidez del tráfico vehicular, habiéndose registrado un avance en la conservación de 2 mil 74.1 kilómetros de la red troncal y 853.9 kms. Paralelamente la inversión canalizada a la formación de infraestructura carretera en este sexenio, representa un incremento de 37% respecto de 1989, con el apoyo del Programa Nacional de Solidaridad en las ocho regiones del estado y que se manifiestan de la siguiente manera.²

Región de la cañada, la red vial se compone de 110.8 kms de carreteras troncales 33.0 kms. De carreteras alimentadoras e estatales y 315 kms. de caminos rurales; además con una inversión de 4 000 millones de pesos continuarán los trabajos de fortalecimiento.

Región de la Costa, la red vial consta de 1, 157.8 kms. de los cuáles corresponden 490.0 a la red troncal 220.1, a carreteras alimentadoras y 447.7 a caminos rurales. Además de que se atenderán con diversos trabajos de conservación los 490 kilómetros que conforman dicha región, este mediante una erogación de 963 millones de pesos.

Región del istmo; se integra de 512,5 kms. de carreteras troncales, 195 kms. de estatales y 724.8 de caminos rurales. En el rubro de troncales se atenderán 501 kms. con diversos trabajos de conservación, mediante la erogación de 1171,9 millones de pesos.

Región de la Mixteca. , se caracteriza por ser una de las más extensas, y en la actualidad cuenta con una red vial de comunicaciones terrestres que se componen de 329 kms. de carreteras troncales, 387 de estatales y 1 613.5 kms. de caminos

rurales. En el rubro de reconstrucción y conservación de carreteras troncales, se atenderán 315.5 kms. mediante la erogación de una inversión de 2 338 millones de pesos.

Región Sierra Norte; cuenta con una red de carreteras y caminos de 1 181.5 kms. 341.9 kms. de carreteras troncales y - 839.6 kms. de caminos rurales, con una inversión de 4 000 millones de pesos, con los que se construirán 30 kms.

Región Sierra Sur, para este ejercicio, se encuentra autorizada una inversión de 957.8 millones de pesos para la conservación de 291.6 kilómetros de carreteras troncales.

Región del Papaloapan, tiene una inversión de cuatro mil sesenta millones de pesos, que servirán para el fortalecimiento del marco de apoyo en la construcción de una serie de caminos que beneficiaran a una población de 10 250 habitantes.

Por último, la Región de Valles Centrales, la más beneficiada en carreteras alimentadoras y caminos rurales, se continuará con la construcción de tres caminos cuyas metas con 7.4-kms. para los que se han destinado 790 millones de pesos.

Es notable la construcción de caminos que representan — grandes posibilidades de progreso y el rescate de pueblos olvidados; carreteras como las de Reforma-Yavego Ixtlán, o el de Ixtlán Zoogocho, vienen a resolver graves problemas a los habitantes de la Sierra; el de Huajuapán-Mariscala-Tamazola, a los de la Mixteca; la de Puerto Escondido a San Gabriel Mixtopec y la de Sola de Vega a Ojo de Agua que comunicará a la Costa con Sola de Vega, son ejemplo de carreteras que se han avanzado notablemente en su construcción procediendo últimamente a la pavimentación y que seguramente incrementará el movimiento comercial del Estado.

La cooperación de caminos y Aeropistas de Oaxaca (CAO), en la construcción de los caminos rurales de Santa María Zani-

za-Llano Yerba, Santa María Zaniza-Teojomulco, Independencia-Amoltepec y Miahuatlán-San Pedro Mixtepec, tramo el zapote, — con una inversión de 1 895 millones de pesos provenientes del PRONASOL, cuya meta es incorporar 13 kilómetros más de acceso y hasta el 14 de Diciembre de 1991, se tuvo un avance de 10 — kilómetros. ⁴

También se inició la construcción de los caminos Guadalupe Victoria-Entronque camino SalinaCruz-Pochutla y Santa María Ecatepec, Santo Domingo-Chotecomatlán. Se lleva a cabo la pavimentación de las carreteras El Camarón-San Carlos Yautepec, — con una inversión de mil millones , con un avance del 18 %; — También se trabaja en la carretera Sola de Vega-Puerto Escondido, con una inversión de 15 mil millones de pesos, atendiendo una longitud de 40 kilómetros, para el presente año se espera construir 20 kilómetros para llegar a ojo de agua, con una inversión de 7 500 millones de pesos, beneficiando a 38 mil habitantes y tiene un avance del 40 %.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha enfrentado un serio problema en rehabilitar las carreteras, pues el presupuesto asignado por el PRONASOL, y el programa estatal ha sido la de construir caminos dónde na hay, y terminar las existentes en ejecución. El olvido y lento trabajo en las principales vías terrestres está originando aún más su deterioro y molestias para el transportista, propiciando que las mercancías que llegan al centro del Estado suban su precio y costo.

Finalmente, la integración al Tratado de Libre Comercio permitirá integrar al estado a la competitividad internacional no así el empeoramiento de las vías de comunicación terrestre y ferroviaria, elevará los costos y el desarrollo de la comunidad oaxaqueña seguirá en atraso.

Oaxaca, ante la Cuenca del Pacífico, tiene las oportuni

dades de un desarrollo comercial sano y sostenido, y para ello su infraestructura carretera costera deberá estar en condiciones óptimas. Al mismo tiempo que la integración regional se apoyará de los estados vecinos, propiciando un mayor impulso al desarrollo industrial, ganadero, agrícola, forestal y turístico.

6.2 Construcción de caminos de cuota y libre en el valle.

El desarrollo urbano en la capital del estado, ha crecido de tal manera en sus alrededores, que han impedido la libre circulación de vehículos en la actual y única vía de comunicación nacional que atraviesa la entidad oaxaqueña hacia el sur del país; lo que ha obligado al gobierno del estado, diseñar una nueva infraestructura vial para dar solución a vías alternas de circulación vial.

La Secretaría de Desarrollo Urbano, Comunicaciones y Obras Públicas⁵, realiza actualmente tres importantes obras que permitirán contar con arterias, mediante las que se evite que sea el centro lugar de congestión de vehículos que van de paso hacia el istmo, Tuxtepec, Sierra, Costa o la ciudad de México.

Ha sido precisamente la falta de tales vías de circulación, lo que ha propiciado que los vehículos que se dirigen a cualquiera de esos puntos congestionen céntricas calles de la capital oaxaqueña.

El avance en la infraestructura de vías alternas desde 1990 en las riberas del margen izquierdo del río atoyac, llegó a su culminación en el segundo semestre de 1991 dando fluidez a la circulación, siendo el primero de los proyectos en terminarse faltándole la terminación de la parte trinidad de Vigueras, que conectan al resto de la importante vía que realiza el Ayuntamiento.

ente ciudadano, con los trabajos de repavimentación en Camino - Nacional.

De esa forma en Trinidad de Vigueras, la Dirección de Comunicaciones tiene a cargo los trabajos de ascencionamiento - de aproximadamente 10 000 metros cuadrados, y la construcción de un puente, a efecto de poder dar salida y que desdibujaría a la altura de la Secretaría de Educación Pública, sobre la carretera al istmo, con una inversión de aproximadamente 525 millones de pesos. En esta vía, el tránsito será inducido hacia el istmo de Tehuantepec, la Sierra y Tuxtepec, evitando que los automóviles que de ahí se dirigen a la carretera con destino a la ciudad de México, Puebla, y a otras partes de la República, pasen por el centro de la capital y la congestionen, en donde la circulación vehicular promedio diario anual, se estima será de cinco mil vehículos.

La ampliación y modernización a cuatro carriles de la carretera internacional, que da acceso al centro de la ciudad, - se espera concluir en dos años, ya que se canalizará una importante inversión pública y Federal y que culminará con una distancia aproximada de 16 kilómetros hasta el Distrito de Etlá y posteriormente se amplía hasta Tlaxiahuaca .

Se espera también terminar lo antes posible la carretera que atraviesa el río Attoyac a la altura del Instituto Tecnológico, para dar acceso al turismo nacional e internacional a la zona arqueológica de MonteAlbán. Se espera terminar el camino nacional, asimismo la continuación a cuatro carriles del Sureste de la ciudad para llegar a la zona del Tule y Mitla.

En resumen; la construcción de caminos hacia las zonas arqueológicas, deben aportar un erario al gobierno estatal, ya que esa construcción permite agilizar el tránsito, al pasar por otros pueblos con destino a MonteAlban, lo mismo pasará --

con Trinidad de Viguera, acorta la distancia hacia el otro extremo de la ciudad. Sería conveniente que tanto el gobierno estatal, como el gobierno federal se avocaran a construir una vía rápida para dar fluidez al tráfico vehicular pesado que provienen del estado de Puebla y México, que surten a la ciudad de mercancías, de materia prima para el consumo humano y que entroncan en Telixtlahuaca y Hutize.

Las concesiones hechas por "Tránsito" del Estado, al autotransporte de pasajeros urbanos y suburbanos, ha permitido congestionar en treinta kilómetros a la redonda, la línea asfáltica; por lo que es necesario incrementar o establecer tarifas módicas. En lo que toca a Taxis colectivos de los pueblos aledaños a la capital, deben y tienen la obligación de pagar al municipio que se trate, un impuesto por piso, sin embargo, existen promesas que no se cumplen y el ayuntamiento o municipio pierden grandes cantidades de dinero para alguna obra de beneficio social.

Es necesario establecer una cuota en las que las líneas de autotransporte de pasajeros retribuyan y contribuyan al erario del gasto público, además de que se han eliminado restricciones para su circulación a través del gobierno federal y la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, las unidades, a pesar de que se encuentran en mal estado, contaminan y aumentan el cobro arbitrariamente.

Es necesario establecer en el centro de la ciudad planes similares a "Hey no circula" como en el Distrito Federal, - Guadalajara y Monterrey, ante la necesidad de recuperar las bases respetuosas del entorno ecológico, para introducir cambios y costumbres en la población, ya que el problema ecológico que se está manifestando está rebasando la capacidad del gobierno, porque él mismo incrementa y perfecciona, atrae recursos econó

micos para apoyar los programas y proyectos prioritarios en beneficio de su población.

6.3 Ampliación de redes de comunicación para el turismo-

La tremenda Orografía de la entidad, explica la pluralidad regional, que impacta con grandilocuencia, por ser una entidad diferente entre las diversas regiones de México.⁶ A decir verdad, ni los Mayas tuvieron tan impresionante mosaico, ni en los otros estados de la República Mexicana se encuentran expresiones humanas tan distintas y copiosas como las que muestran los usos y hábitos, los trajes y las artesanías provenientes de quienes hablaron y aún hablan. Los constructores cimentaron y alzaron monumentales templos, grandes poetas, historiadores, músicos, etc. Oaxaca se alza orgullosa de su mitología, ritos y costumbres, atrayendo a reyes y príncipes y a los turistas de más alto nivel.

El turismo en sí, afronta diversos aspectos en su integración y desarrollo con programas básicos de promoción, interior y exterior que faciliten las condiciones oportunas de innervación social.

Las condiciones económicas vigentes, así como las espectativas para su evolución, requieren adoptar un conjunto de medidas que se integren en un programa de acción inmediata, con objeto de dinamizar la actividad turística en el corto plazo.

En este sentido, las acciones que permitan una mayor y más adecuada explotación de la capacidad turística del país, redundarán en su beneficio, desarrollándola en buena medida los sectores social y privado, ya que representa una ágil captación de divisas, como una alternativa para el desarrollo regional del estado, con apoyo del gobierno estatal y los 570 municipios --

que lo conforman.

Implantar el turismo oaxaqueño en su propia región, equivaldría a mejorar su economía orientando su desarrollo, vinculándolo después de manera más sana a la economía nacional, que cuenta con otros polos de atracción turística, por último a la economía internacional.

Desarrollar el turismo en nuestra sociedad oaxaqueña equivale a conocernos a "nosotros mismos", conocer lo que poseemos las costumbres de cada región, las tradiciones, la belleza de nuestros bosques, de los ríos, de las cañadas, lo pintoresco del paisaje que combina el colorido con el perfume de las flores, la hermosura de nuestras playas, etc.

Comunicar al pueblo oaxaqueño, concientizarlo, que el desarrollo es la base del esfuerzo mismo, empezando desde "El Jardín de niños", "pre-primaria", etc., donde se forman los primeros educandos, y al llegar a las aulas del saber, ya con una formación visual, apoyadas con las enseñanzas del profesor de las aulas, como lo establece el artículo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La educación de los hijos de Oaxaca, deben compartir el trabajo de las aulas, junto al nuevo modelo de educación que imparta el Estado, tomando como base a centros recreativos, zonas de interés según el grado de preparación y otros.

Para obreros y campesinos, deben existir centros de apoyo turísticos, a través de las distintas dependencias públicas y privadas, fomentando el turismo integral en los principales centros turísticos; Monte Albán, Mitla, Tlacolula, Bahías de Huatulco, Puerto Escondido, Puerto Ángel, Salina Cruz, Tehuantepec, presas, etc., existen infinidad de polos turísticos sin dejar de admirar las bellezas de la Sierra misma.

Las perspectivas de turismo nacional, tiene grandes posibilidades de atracción, toda vez que se aliente en todos los -- sectores creando hoteles, posadas económicas, y en el sentido de que se reen albergues sin pagar costos exesivos y arbitrarios. No se deben hacer centros de lujo junto al pueblo humilde, se debe impulsar el desarrollo del lugar, propiciando el mejeramiento de las condiciones de vida de la población local.

México, tiene posibilidades de recibir turismo internacional, sin embargo no existen las bases y reglamentos para pretergerlo; en ningún país existe la seguridad para los visitantes. Existe la seguridad para inversionistas privados, nacionales y extranjeros, pero no para el turismo en sí. No existe justicia al respecto ya que es la misma ley para todos los mexicanos, y es la misma que se aplica, cuando algún turista solicita servicios de seguridad y justicia.

Debe existir un desarrollo equilibrado entre pueblo y gobierno, dejando en el olvido el atraso, porque son tiempos de - prosperidad, de abundancia turística, estimulando su crecimiento al través de mejores vías de comunicación, de una mejor infraestructura carretera, instalando en diversos tramos, algún tipo - de ayuda de emergencia, causado por descomposturas de vehículos asaltos, accidentes , auxiliados por los "Angeles verdes ", y - localidades cercanas.

El año 2 000 perfila nuevos rumbos de modernidad y crecimiento, al destruir el inconformismo, las críticas, el egoismo y falsas expectativas de desarrollo; unámonos en un frente solidario para satisfacer los problemas que encierra nuestro desa-rrollo.

BIBLIOGRAFIA

Capítulo VI

- 1.- Periódico "El Noticias", Texto de Mario Girón Méndez, 29 de Octubre de 1990.-P.P. 6-A.
- 2.- RAMIREZ R., Fernando Perfecto.-UNAM-P. E.-Análisis -- crítico de la política económica regional;el caso de Oaxaca.-1980-1988.
- 3.- Periódico "El Noticias", 23 de Diciembre de 1991.--- P. P. 4-A.
- 4.- Periódico "El Observador", 14 de Diciembre de 1991.-- P. P. 1.
- 5.- LLAGUNO C., Raúl.-Secretario de Desarrollo, urbano, co municaciones y obras públicas del Estado. Entrevista por "Noticias", 24 de Diciembre de 1990.
- 6.- Testimonios de Oaxaca.-Año 2, No. 3;Dirección de comu- nicaciones del Gobierno del Estado de Oaxaca.- P. P. 16.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

El desenvolvimiento desigual que se ha manifestado en -- las distintas regiones de la República Mexicana, con graves de sequilibrios interregionales en la actualidad, son producto -- del proceso económico en que se desenvuelve, en un contexto ca pitalista dependiente y de subdesarrollo, la cuál ha sumergido a nuestra economía nacional.

El desarrollo desigual en México ha originado diversas - estrategias para el desarrollo regional, básicamente privilegiando el crecimiento industrial nacional sobre el regional. En este caso, Estados como Oaxaca quedaron en un atraso sin prece dentes con grandes desequilibrios, sin embargo se crearon -- grandes polos de desarrollo en SalinaCruz e istmo, el de Tuxtepec en la región del Papaloapam y ahora el complejo turístico en Bahías de Huatulco, producto de la actual política económica regional establecida por el Estado Mexicano.

Durante los últimos años, México ha experimentado una notable transformación en diversos aspectos de su desarrollo. Es indudable que en este proceso de infraestructura de carreteras no haya sido el factor primordial de sostén de las políticas - implementadas por el gobierno mexicano, ya que son los buenos caminos los que permiten la circulación de la amplia gama de bienes y servicios que contribuyan a forjar la plena soberanía de nuestros recursos.

Si bien es cierto, no se ha reconocido en su justa dimen sión, la importancia que tienen la infraestructura caminera; - en la actualidad, es evidente que se está adquiriendo conciencia sobre su aprovechamiento racional , pugnando por su conser

vación. Se le ha dado forma legal y plasmado en los lineamientos de la política nacional como lo establecen los últimos planes de desarrollo, de tal modo, que se contribuya paralelamente el aprovechamiento nacional de los recursos y sectores, protegiendo y conservando aquellas que permiten el equilibrio nacional y en los espacios regionales y estatales.

La eficiente integración del Estado de Oaxaca a la actividad económica, social y cultural, no puede realizarse, si no cuenta con un adecuado sistema de red de carreteras que permitan comunicar a las zonas de auge económico y de las que aún se encuentran incomunicadas y marginadas para que contribuyan al crecimiento del Estado y engrandecimiento de México.

Para demostrar esta hipótesis, se inició en primer lugar con la preparación del marco de referencia, mediante la cuál fue posible contar con elementos históricos que permitieran la correspondiente elaboración para estructurar el diseño de la investigación, con el cuál se abordó el análisis sobre la infraestructura carretera, su participación y contribución al desarrollo económico político y social en México, aterrizando de alguna manera especial en el caso del Estado de Oaxaca, objeto y medida de interés nacional, y de éste, hacia las repercusiones en las ocho regiones de que se compone la entidad a manera de estudio científico, porque comunmente se determina en siete regiones para los oaxaqueños.

La estructura del guión de investigación plantea fundamentalmente seis capítulos.

El primero señala los antecedentes históricos de la entidad oaxaqueña, donde primeramente se observa el lugar, y sitio que le corresponde a Oaxaca dentro de la configuración geográfica, la repercusión que posee éste en el transcurso de la investigación, su origen, y grado de desarrollo alcanzado, sus impli

por los gobiernos federal y estatal, se encontraron con un muro de contención por lo complicado que ha resultado ser nuestro estado para desplegar en toda su magnitud las políticas de desarrollo regional. Por tanto, es notorio que la estructura en infraestructura carretera haya sido poco menos de interés - en su completa realización por parte de quienes llevan a cabo las políticas económicas sociales y culturales.

Este proceso, si se llevara a cabo, la infraestructura - carretera desplegaría con toda su fuerza las grandes acciones de interés nacional y estatal hacia las regiones y zonas no sólo con mayores potenciales, sino que privilegiaría los recursos naturales y humanos con que cuenta nuestro aspecto geográfico.

El panorama que nos muestra el segundo capítulo, saca a la superficie lo que puede significar el desenvolvimiento desigual de las regiones en nuestro mismo territorio oaxaqueño como en la República Mexicana.

Es común que otros estados se encuentren en la misma problemática ó tal vez, con más escasos recursos de implementar - su desarrollo. Pero en Oaxaca, se tiene, que posee muchos valores, productos de la misma naturaleza y no se deben desperdiciar.

El tercer capítulo muestra un panorama completo de cómo está integrada la red caminera en el estado y modos de hacerla más accesible al desarrollo económico y social; mostrando diversas fases de su estructura, y manera de dinamizar el proyecto de planeación, conformando los distintos aspectos de su creación, construcción, reconstrucción, ampliación y conservación.

El planteamiento de este capítulo muestra la parte interesante del panorama carretero, porque conlleva la implementación del diseño de unas carreteras típicas y propias de la mo-

modernidad a medida que evolucionan las políticas regionales des de un esquema central, permitiendo comprender, como esta estructura es la fuerza y el carácter de todas y cada una de las regiones que luchan por salir del atraso y marginalidad en que se encuentran inmersos en el estado de Oaxaca. A éste lo han tomado impreparado las dinámicas de planeación de las grandes acciones del gobierno federal para que responda con la misma fuerza en los programas y proyectos, se establecen integralmente a los programas nacionales en donde todos los sectores y áreas de influencia interactúen con la misma prioridad e intensidad.

Olvidan, por si acaso que la prioridad en la infraestructura carretera no ve la modernidad, sino que adentra un futuro incierto, en donde los creadores de la planeación instrumenten medidas alternas al desarrollo y crecimiento de la región en sí, sino de combatir la desigualdad que existe.

La modernidad, trae aparejado un desarrollo sostenido, por los avances tecnológicos en el medio de transportes y medios de comunicación, sin embargo nada luce con la modernidad si la infraestructura en materia de caminos se encuentra deteriorada y no permite el fácil desplazamiento de los vehículos de motor que son la base y soporte del crecimiento económico, añadido a la riqueza que generan para equilibrar el crecimiento tan necesario en nuestro estado, implementando medidas de control y financiamiento para que en los los planos; la infraestructura caminera y el avance tecnológico avancen de la mano.

El cuarto capítulo plantea las perspectivas y repercusiones del desarrollo económico que trae consigo la infraestructura carretera y el papel que juega en el desempeño de las actividades productivas para el crecimiento de la entidad. Evaluando la política económica para el desarrollo regional, en-

contramos que los últimos gobiernos, aquilataron en toda su dimensión la problemática ya generada desde la posrevolución que; por lograr un sector industrial de grandes dimensiones, han volcado toda la fuerza hacia el centro y norte del país agudizando los problemas principales, haciendo notar los desequilibrios económicos y sociales de la República Mexicana. Oaxaca, no es la excepción, y desde esta óptica, el actual gobierno, dió pasos importantes al llamar la atención de la república para que atienda esta parte del país, cuyos problemas tienen una connotación política, económica nacional; haciendo llegar a nuestra economía mayor financiamiento para el desarrollo, como es el convenio único de desarrollo y el sistema nacional de participación pero sobre todo la implementación del programa nacional de solidaridad, ha dado un empuje a los diversos mecanismos de planeación para lograr estos propósitos.

En este sentido, el desarrollo de la infraestructura carretera crea las condiciones para instrumentar las políticas económicas regionales al integrar las zonas productivas a una mejor penetración económica, en donde cada kilómetro de camino aumenta la producción, articula y elimina la marginación rural y urbana, evitando con ello la migración de nuestras fuerzas productivas, al crear un equilibrio en las fuentes de trabajo, abiertas al mejor aprovechamiento de los recursos naturales, mejor organización político cultural, en fin, utilizar todo lo que le es propio volcándose a resolver sus propias necesidades de desarrollo económico y social.

La infraestructura carretera, crea las condiciones y medidas indispensables para un mejor crecimiento en el estado, porque contribuye de otra manera al desarrollo en la explotación, no solo de sus recursos naturales, sino del turismo también, como fuente de crecimiento alterno.

El quinto capítulo, está encaminado a aportar los elementos necesarios plasmados en la políticas económicas nacionales para dar validez al proceso de la infraestructura caminera en el estado, dentro de un contexto nacional, normativo del proceso de crecimiento, quedando de manifiesto que los instrumentos de política económica están regulados por la misma constitución política y supeditados a la ley orgánica estatal en cada federación, los cuáles regulan e instrumentan la creación de más caminos de acuerdo al presupuesto que aporte el estado para su concreción e impulse sus objetivos de acuerdo a los recursos disponibles hasta ese momento.

Sin embargo, se toman en cuenta los problemas financieros para la infraestructura carretera, tomando parte en ella la iniciativa privada estatal y nacional, porque los problemas vienen incertados dentro de un contexto internacional que no permiten el avance en la concreción de éste, pero existen medios y alternativas para resolverlos, como lo ha sido hasta hoy por medio del " tequio " en el programa nacional de solidaridad dónde se enfrentan por un lado los problemas del desarrollo y por otro lado las políticas sociales por abatir el abandono y la pobreza marginadas por mucho tiempo.

El sexto capítulo y último crea las condiciones y perspectivas en la infraestructura carretera a largo plazo, junto con los instrumentos ya establecidos para proyectar integralmente al estado hacia su desarrollo armónico , ampliar su infraestructura carretera, impulsando la creación de nuevas redes ya que las perspectivas del desarrollo regional para oaxaca se cifran en la perfección de sus medios de comunicación, dando continuidad al progreso aprovechando los medios y recursos con que se cuenta.

Las esperanzas están puestas en los próximos gobiernos -

que anteceden al primero y al último, porque los caminos son - los ríos por donde circulan el transporte, de mercancías, recursos humanos y materiales. El año dos mil traerá nuevas perspectivas de desarrollo armónico, integrado a nuevas fuentes de progreso y crecimiento.

Conclusiones

Los planteamientos vertidos a lo largo del análisis sobre la infraestructura carretera en el Estado de Oaxaca, han conducido a las siguientes conclusiones :

- Los aztecas trazaron las primeras rutas a través del territorio nacional, desafiando la influencia de los factores físico-geográfico, establecieron zonas geoeconómicas y dejaron testimonios de su grandeza en varios puntos del país.

Es indudable que los factores físico-geográficos influyeron poderosamente en la localización de las actividades económicas y en la manera de como se distribuyeron los habitantes por la república mexicana.

La acción integrada de los factores naturales y de las condiciones socioeconómicas, demográficas, históricas y políticas, fué el altiplano central, la zona de mayor avance económico en el México colonial. Los españoles ya encontraron en buena parte esas pautas de distribución y no hicieron más que extenderlas.

Dichos factores físico-geográficos; obstaculizaron o facilitaron, según el caso, la construcción y el mantenimiento de caminos y otras vías de transporte. La influencia de estos factores está siempre atemperada por el grado de desarrollo técnico-material, alcanzado por la sociedad; desde el México independiente hasta el México moderno.

- El progreso de la humanidad siempre ha estado ligado a los caminos arteriales de tránsito. Sin ellos, no habrían exis-

tido formas de comunicación humana; relaciones interpersonales comercio y desarrollo de las distintas regiones.

- La evolución de los caminos ha permitido el intercambio masivo de productos, ideas, lenguajes, costumbres, religiones y de la cultura en general.

- El descubrimiento del uso de la rueda y la construcción de medios de transporte, produjeron uno de los más importantes progresos en la historia del hombre, que rayan en una marcada influencia económica, política, social y cultural; en cada nación, conservando la unidad entre sí, necesarios en donde cada región se encuentran comunicados.

- Se superaron grandes obstáculos naturales, para que los caminos fueran vías de comunicación transitables y seguros, se construyeron puentes, se perforaron montañas, se abrieron túneles, desafiando a la misma naturaleza para conseguir un logrado desarrollo interregional, lento, paulatino, asombroso, para engrandecer una nación, un pueblo.

- México no fué la excepción, el florecimiento extraordinario de los medios de transporte, fué uno de los factores primordiales del progreso y transformación de su economía. Sin embargo las generaciones jóvenes desconocen el papel tan importante -- que la modernización carretera desempeña en México, un papel básico e insustituible, porque los medios de transporte, transportan grandes volúmenes de carga, a las distintas zonas y regiones del país.

- Sin embargo; el resultado de las políticas económicas en materia de infraestructura caminera, no han tenido la participación que les corresponde dentro de los planes nacionales de desarrollo; no existe una marcada valoración de las ventajas que ofrecen, por parte de quienes trazan nuestra política económica.

- El surgimiento de la política económica regional, diseñada e instrumentada y puesta en marcha por el Estado Mexicano, engendró su propia contradicción, al dirigir las grandes acciones hacia las regiones potencialmente productivas; hacia las zonas más ricas y avanzadas, privilegiando el crecimiento industrial sobre el desarrollo regional. Estos efectos provocaron un desarrollo desigual, al concentrar la riqueza por un lado y la pobreza por otro.

- La contradicción de la política económica regional, dejó y mantiene a las entidades federativas al margen, desde la elaboración, instrumentación y orientación, hasta el desarrollo de las acciones de interés nacional, pero sobre todo, por su ausencia en la toma de decisiones con respecto a la distribución de la inversión pública, cuya prioridad alcanzó el norte y centro del país, a costa del olvido y marginación del Sur y Sureste de México, y en particular del Estado de Oaxaca. A pesar de que en los últimos años se ha avanzado, y a consecuencia del proceso de descentralización de la vida nacional. Dos instrumentos influyeron para esta descentralización que coordinara a la federación con los estados de la república; primero el convenio único de desarrollo (CUD), la planeación estatal instrumento de enlace para tres instancias; el gobierno federal, el gobierno estatal y el gobierno municipal; y el mecanismo del sistema nacional de planeación para dar impulso al desarrollo regional, mismo que hace posible el financiamiento del desarrollo y que recayó en el sistema nacional de coordinación fiscal, conformado a su vez por tres instrumentos, el fondo nacional de participaciones, el fondo financiero complementario y el fondo de fomento municipal. Sin embargo, persiste la incompatibilidad de metas, políticas estratégicas y acciones de gobierno federal con las entidades federativa.

- Existe una marcada restricción a los programas regionales y sectoriales como respuesta a las necesidades y demandas populares. Existe restricción a un desarrollo nacional más acelerado, y la naturaleza del proceso de planeación y de los mecanismos administrativos del país, perdiendo soberanía a grandes rasgos, causados por la influencia del colonialismo económico-capitalista.

- Se han hecho esfuerzos de inversión en infraestructura caminera, planificando las regiones prioritarias, pero no se ha alcanzado la instauración de un proceso continuo de coordinación de metas generales y parciales, y revisión de los mismos -- que permitan ejecutar a nivel nacional, regional y local, un plan general de desarrollo insustituible, que abarque también todos los ámbitos de la deuda y soberanía nacional.

- Oaxaca, como otros estados, ha sufrido los estragos de las políticas implementadas en el desarrollo regional, por el establecimiento de polos de desarrollo, cuyo asentamiento ha demostrado, que más que, para traer beneficios con trascendencia -- económica regional, por el contrario, absorben y sacan fuera -- del estado recursos y beneficios de las zonas donde se ubican, antes mencionados; Salinacruz, papaloapan y el complejo turístico de Bahías de Huatulco, los cuáles han acaparado grandes -- montos de inversión por el gobierno federal, estatal, favoreciendo su crecimiento a costa de la urgente necesidad de desarrollo de las otras cinco regiones.

- En suma, la incompatibilidad de la política económica regional del Estado Mexicano, con las acciones del gobierno del estado y a la ausencia de una legislación local que norme la distribución de la inversión para el crecimiento de las ocho regiones por igual, ha desembocado en un desarrollo económico, político y social desequilibrado y heterogéneo, que concentra la

riqueza donde hay riqueza y la pobreza donde se ha acumulado -- demasiada pobreza. Se persiste en los grandes proyectos nacionales sin tomar en cuenta al gobierno del estado, a fin de compatibilizar acciones, y lograr un desarrollo integral de las -- regiones escogidas y evitar los desequilibrios interregionales como resultado de las acciones políticas del programa nacional de solidaridad para dar legitimidad al gobierno federal y las acciones económicas.

Para emprender un desarrollo más racional, equilibrado y justo en el estado de Oaxaca, propongo las siguientes sugerencias y propuestas:

- 1.- Que el gobierno del Estado, movilice a las fuerzas económicas, políticas y sociales de la entidad, para promover ante el gobierno de la república, medidas legislativas que -- prioricen la planificación regional al través del perfil de una infraestructura carretera óptima, para agilizar las metas políticas, estratégicas y acciones del gobierno estatal básicas, para evitar desequilibrios y desigualdades sectoriales regionales. Impulsar la verdadera descentralización administrativa, sin separar, sin dividir, sino al contrario, asegurar y consolidar la unidad nacional, con pasos firmes para un futuro inmediato posterior.
- 2.- Legislar que se fundamente la asignación y distribución de la inversión pública al interior de nuestra economía para el buen desarrollo regional en la entidad. Crear las bases fundamentales para la creación de caminos en cada zona, pugnando pugnando por su conservación y mantenimiento en todo momento, realizando y organizando legítimamente el trabajo de cada comunidad regional. Para ello es necesario que el Estado Oaxaqueño cuente a muy alto nivel con un cuerpo -- de planeadores capaces de elaborar y evaluar los proyectos-

regionales.

- 3.- Para hacer menos dependiente el desarrollo regional de - la federación al interior de nuestra entidad, el gobierno - del estado tiene que fortalecer a todas las regiones median - te una estructura política consolidada por las ocho delegacio - nes de gobierno y las trece delegaciones especiales, dotánd - dolas de una especial capacidad para administrar sus propios recursos, viables de su propio desarrollo armónico sustenta - do con bases firmes de progreso y crecimiento.
- 4.- Para realizar los señalamientos antes citados, propongo - la creación de un alto cuerpo consultivo en cada región (in - dependiente de los diputados estatales), que establezca los mecanismos y alternativas de desarrollo, viables, que garanti - cen una mejor infraestructura carretera, dotándolas de un - mejor servicio, equipamiento, y la técnica necesaria para - solidificar las estructuras económicas regionales, proteger - las del Tratado de Libre Comercio, fortaleciendo al mismo - tiempo la inversión económica de la Cuenca del Pacífico.
- 5.- Los Oaxaqueños no podrán entrar a la modernidad si se le mantiene en un estado de pobreza y marginalidad, si se sigue - proponiendo su desarrollo a costa de procedimientos polític - os, valiéndose del programa nacional de solidaridad, acen - tuando la crisis que padece nuestro país.

Es el momento en que los oaxaqueños marchen hacia la mo - dernidad, económica, política y social, porque no cabe duda - que las condiciones y tiempos actuales; ahora son: las regiones y las actividades más atrasadas las que marcarán el ritmo de - desarrollo y el progreso armónico de nuestro país y no los más ricos y avanzados.

La realidad implica cambios para el futuro.