

## La articulación territorial en Oaxaca

### Resumen

El objetivo del presente trabajo es realizar un diagnóstico sobre la infraestructura carretera del estado de Oaxaca, considerando su función articuladora del territorio y su papel como configuradores del espacio.

Se considera, que la infraestructura productiva es un elemento importante, más no suficiente, para elevar la calidad de vida de las población, por lo tanto, si bien una adecuada infraestructura es necesaria para impulsar el crecimiento económico, se requiere llevar a cabo un Plan que además de invertir en infraestructura física, esté también integrado por programas que tengan por objeto elevar el desarrollo económico en elementos claves como salud, educación y alimentación.

Este análisis señala que debe existir una conexión directa, a través de carreteras de altas especificaciones entre los principales centros urbanos de las regiones, así como estructuras radiales de carreteras libres que permitan la conexión entre las localidades de menor tamaño.

En este sentido, para impulsar el desarrollo de esta entidad tradicionalmente rezagada se requieren, además de dotación en infraestructura de transporte que garantice la adecuada movilidad de mercancías y personas, programas de integración bien diseñados, a escala estatal, regional y local, que permitan mejorar las condiciones sociales y económicas de sus habitantes.

### Introducción

La infraestructura en comunicaciones y transportes es uno de los principales determinantes de la dinámica económica, ya que permite la conexión territorial y el traslado eficiente de bienes y personas. Lo que significa que para lograr una adecuada infraestructura productiva las políticas públicas son fundamentales, en el sentido de que el gasto público tendiente a incrementar la infraestructura se constituye en uno de los instru-

mentos más importantes para alcanzar un desarrollo territorial más equilibrado.<sup>1</sup>

Pese a las inversiones en infraestructura realizadas en la última década, el sector público no puede considerar que la infraestructura y los servicios de transporte de México tienen los niveles de competitividad requeridos para que el sector privado pueda participar adecuadamente en el mercado de bienes y servicios globales. La estructura, organización y funcionalidad de nuestros transportistas difícilmente puede responder a las nuevas condiciones del mercado global.

La modernización económica y social de Oaxaca expuesta de manera explícita en el Plan Estatal de Desarrollo 2004-2010, pone especial importancia en promover el desarrollo integral sustentable, el empleo, la seguridad y el bienestar de los oaxaqueños. La visión es que al 2010 Oaxaca alcance los promedios nacionales en materia educativa, salud, ingreso, seguridad y nutrición o tenga las bases para lograrlo (Gobierno del estado de Oaxaca, 2005).

La necesidad de ampliar y mejorar estos servicios emana de las necesidades de una entidad federativa que necesita incorporarse a la dinámica de la economía nacional e internacional. Sin embargo, Oaxaca muestra una gran debilidad en infraestructura de transporte de bienes y personas que pone obstáculos a cualquier Plan de desarrollo y con mayor intensidad si éste pretende lograr los objetivos señalados.

Las carreteras de altas especificaciones (autopistas de cuatro carriles o más) muestran un grave rezago en el estado, ante esto, uno de los objetivos principales

<sup>1</sup> Con el "adelgazamiento" del Estado iniciado por el gobierno de Salinas de Gortari, el Estado comenzó un proceso de descentralización, privatización y disminución del gasto en infraestructura por lo que el sector privado tiene ahora la opción de intervenir en la consolidación y reorientación de la infraestructura, por ello ahora puede ser una opción viable ante la incapacidad del gobierno para cumplir con esta función.

del programa de desarrollo regional debe ser la dotación y mejora de la infraestructura en comunicaciones y transportes de las zonas carentes de ella. Y dentro de este objetivo, con la intención de mejorar la integración de pequeñas y medianas poblaciones en el estado, se debe tener como prioridad la construcción, modernización y ampliación del sistema carretero, con el fin de conectar todo el estado al sistema troncal de carreteras.

La creación, ampliación y modernización de infraestructura carretera en Oaxaca no solamente funge como un elemento articulador de la región con los sistemas productivos del país, sino también con el mercado externo.

## 1.- La infraestructura y la dinámica económica

La diversidad de situaciones entre los diferentes tipos de territorios, con niveles de crecimiento desigual, hace imposible crear un modelo único de promoción de la dinámica regional, las posibles acciones dependen de las situaciones de cada localidad; sin embargo, existen opiniones que indican que el mejor camino para hacerlo es mediante el desarrollo de infraestructura física en la región.<sup>2</sup>

Ya que las diferencias en los niveles de crecimiento económico existente entre las diferentes regiones de un país son el reflejo, en gran medida, de la existencia de una suficiente y adecuada infraestructura en cada zona. Por este motivo, para promover el crecimiento de las regiones que se han quedado rezagadas es necesario realizar esfuerzos, entre otros aspectos, para dotar de la infraestructura que se requiere en estas zonas.

Por todo esto, es claro que la dinámica económica de una región depende en gran medida de su capacidad para incrementar su productividad y competitividad. Todo esto se logra a través de elevar el soporte en infraestructura productiva, para aprovechar las ventajas comparativas del territorio en términos de calidad y cantidad de sus recursos estratégicos como agua, hidrocarburos, biodiversidad, minerales y espacios turísticos, entre otros.

<sup>2</sup> Entre mayor nivel y calidad de infraestructura en cada región, sus costos de transporte son menores, incrementado con ello la competitividad de sus productos ya que el costo del transporte se ve reflejado en el precio final del bien.

La accesibilidad geográfica a una localidad define la competitividad de un asentamiento, pues su ubicación posibilita la interacción con la gente que vive en el área geográfica circundante, además facilita la llegada de bienes, servicios y de inversiones. Por lo que, la infraestructura es un elemento indispensable en el mejoramiento de las condiciones económicas de las regiones, en la medida que permite la formación de recursos humanos calificados, al mejorar la comunicación y el traslado de personas que pueden acceder a mejores servicios públicos como salud, educación y capacitación.<sup>3</sup>

En este sentido, la infraestructura física regional tiene un impacto importante en las economías locales, ya que es imprescindible para la conexión de esa zona con las redes de transportes nacionales o internacionales. Además, para que una región pueda desarrollar de manera importante su comercio internacional necesita impulsar su infraestructura, para de esa manera tener una eficiente movilidad de sus manufacturas y servicios.

A partir de esto, la infraestructura en transporte facilita la integración de cadenas productivas mediante la complementación de actividades económicas interregionales, de tal forma que los procesos productivos se articulen a partir de circuitos económicos donde cada región aporta sus ventajas comparativas. Y es que, una condición necesaria para incrementar la productividad y aumentar las exportaciones es mediante la creación y ampliación de la infraestructura productiva a través de redes de transporte y comunicaciones: puertos, aeropuertos, redes de fibra óptica y carreteras.

Por todo lo anterior, la importancia de la infraestructura radica en que este tipo de inversiones puede impulsar el desarrollo económico de una región al mejorar o crear enlaces que permitan abatir costos de transporte o de insumos. Además, abre la posibilidad de romper el círculo vicioso de falta de infraestructura adecuada debido a escasa actividad económica, y escasa

<sup>3</sup> Dado que los problemas y el rezago educativo que presenta la región es aún más grave que el de otras áreas del país, se requiere un programa eficaz ya que la educación se considera instrumento fundamental para el desarrollo social, además de mejorar la cobertura de los servicios de salud, fortalecer, optimizar y ampliar la infraestructura de servicios de salud ambulatorios, urgencias y hospitalización. (Presidencia de la República, Objetivos centrales del PPP, 2001).

actividad económica debido a falta de infraestructura adecuada (Dávila, Kessel Y Levy, 2000).

De hecho, la infraestructura en comunicaciones y transportes juega un papel muy importante en la dinámica económica nacional, regional o local, dada su función articuladora del territorio, ya que permite el transporte de bienes producidos en una región, así como el transporte de las personas. Además, la dotación de infraestructura en comunicaciones y transportes también repercute decisivamente en la localización de las empresas, al influir sobre el acceso a los mercados, tanto de sus productos terminados, como de sus insumos.<sup>4</sup>

Al reconocer que las infraestructuras y servicios del transporte jerarquizan, revalorizan y articulan no sólo a los espacios directamente afectados por las obras construidas y los servicios de desplazamiento organizados, sino también a los territorios no beneficiados, que quedan aislados y segregados social y económicamente, se puede afirmar, que el transporte más que un producto técnico o económico, constituye un producto social que configura de manera particular a los distintos territorios (Chías, 1995).

Sin embargo, en México, la infraestructura y los servicios económicos y sociales se encuentran desigualmente distribuidos en términos regionales y sociales, ello no garantizó un desarrollo regional crecientemente equitativo ya que esta disparidad ha privilegiado sustancialmente a las estrategias para el gran capital público y privado nacional o internacional (Pradilla, 1995). Esto ha acrecentado la desigualdad y la fragmentación del desarrollo económico en las diferentes regiones, además ha generado la excesiva concentración demográfica y económica en un número reducido de grandes metrópolis, especialmente en la ciudad de México.

El crecimiento y mejoramiento de la infraestructura en transporte se desarrolló para facilitar la comunicación desde y a la ciudad de México, por lo que el atraso en dotación de infraestructura se fue incrementando en el resto de las entidades, principales las del Sur y Sureste del país. Este atraso en cantidad y calidad de dotación

en infraestructura, entre otros factores, provocó un atraso gradual en las economías regionales.

Desde el punto de vista estatal, la infraestructura en materia de comunicaciones y transportes muestra una distribución regional irregular. Distribución que expresa las desigualdades territoriales existentes en el país y particularmente en Oaxaca, y que impacta, no sólo en la movilización de bienes y personas, sino a todo el proceso de desarrollo urbano-regional.

Se ha seguido la estrategia de concederle mayor importancia a la creación de la infraestructura con el fin de apoyar o impulsar algunos centros turísticos, para lo cual relativamente se han ampliado o mejorado las vías de comunicación terrestres principalmente aquellas que los enlazan a los aeropuertos locales. La parte destinada a mejorar la accesibilidad terrestre desde puntos más lejanos a estos centros no sólo fue menor, sino que los caminos, más que integrar social y territorialmente a todo el estado, se construyeron y organizaron en zonas prácticamente despobladas para satisfacer la demanda de desplazamiento recreativo, a partir de unos cuantos centros turísticos (Chías, 1995).

Todo lo anterior significó que algunos centros turísticos estuvieran mejor comunicados con el resto del país o con el exterior vía aérea o marítima que con el resto de la entidad, en contraste, el grueso de las localidades que al no aportar atracciones turísticas quedaron en el olvido y su aislamiento se fue incrementando, junto con su pobreza y marginación.

Por lo tanto, si se reorientan las políticas de organización de la infraestructura, con el propósito de estimular regiones que tiene un alto valor potencial, se habrá dado un paso importante en la disminución de las asimetrías regionales y estatales y por consiguiente, en el mejoramiento del nivel de vida de la población que en ellas habita. Sin embargo, ante esto hay que aclarar que la creación de infraestructura física constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para la promoción del desarrollo regional.

## 2.- Centros urbanos

El crecimiento y desarrollo de la sociedad tiene como un componente principal una tendencia a la concentración económica y poblacional. Tradicionalmente, cuando la concentración de la población en una localidad alcanza un número determinado de

<sup>4</sup> No es accidente que en el área metropolitana de la ciudad de México se produzca una tercera parte del total de los bienes manufacturados generados en el país ya que sin infraestructura ramificada y extensa, la producción industrial tendió a concentrarse en las cercanías de los mercados de consumo.

habitantes,<sup>5</sup> a dicha localidad se le define como centro o localidad urbana. El criterio del tamaño de localidad por el número de habitantes para definir una localidad como urbana es hasta cierto punto, arbitrario (Asuad, 2001); sin embargo, el tamaño del centro urbano determina la diversificación de las actividades económicas, industriales y de servicios de la localidad en cuestión.<sup>6</sup>

Los centros urbanos han sido por siglos, además de centros económicos y de decisión política, lugares de producción cultural y de intercambio de información.<sup>7</sup> Es por ello, que desde los primeros momentos de la internacionalización del capital, hasta llegar a la fase actual de la globalización económica, los centros urbanos han desempeñado funciones estratégicas para la articulación de los espacios mundiales y nacionales.

En este sentido, la planeación del desarrollo en México ha privilegiado las zonas industriales urbanas en contraste con el campo, el cual ha sido sujeto a una creciente extracción de excedente que se ha canalizado a las ciudades y a favorecer el desarrollo industrial, considerado la fuente principal del progreso (Cordera, 2001). Estas políticas han generado un contrastante panorama de distribución poblacional, por un lado, una enorme dispersión de la población rural en miles de pequeñas localidades, y por el otro, una excesiva concentración de la población en unas cuantas ciudades.

CUADRO 1  
LOCALIDADES Y POBLACIÓN Y SU DISTRIBUCIÓN SEGÚN TAMAÑO DE LOCALIDAD

|          | Localidades |            |              |                     |               |               |
|----------|-------------|------------|--------------|---------------------|---------------|---------------|
|          | total       | 1-2,499    | 2,500-14,999 | Localidades rurales | 15,000-99,999 | 100,000 ó más |
| Nacional | 198,851     | 198,308    | 2,134        | 198,442             | 324           | 74            |
| Oaxaca   | 10,488      | 10,348     | 127          | 10,475              | 12            | 1             |
|          | Población   |            |              |                     |               |               |
|          | total       | 1-2,499    | 2,500-14,999 | Población rural     | 15,000-99,999 | 100,000 ó más |
| Nacional | 97,483,412  | 24,370,853 | 10,723,175   | 35,094,028          | 10,723,175    | 51,868,208    |
| Oaxaca   | 3,438,765   | 1,907,340  | 758,849      | 2,866,189           | 520,730       | 251,846       |

Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Censo de Población y Vivienda 2000, e INEGI, 2003.

<sup>5</sup> De acuerdo con el INEGI, en el Censo de Población y Vivienda 1995, una localidad es todo lugar ocupado por una o más viviendas habitadas reconocido por la ley o la costumbre. En México, según el censo del año 2000, es posible identificar un total de 199 mil 391 asentamientos humanos o localidades que se distribuyen por toda la geografía mexicana en distintos rangos de población y tamaño (INEGI, 2003).

<sup>6</sup> Como población rural en México están catalogadas las personas que residen en localidades con menos de 15

Este dato sobre la gran dispersión de la población es muy importante porque la dispersión disminuye las oportunidades de empleo, salud y educación y no permite una adecuada ejecución de inversiones y planes públicos dirigidos a la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la localidad. Incluso, la dispersión poblacional casi siempre va acompañada de un alto grado de marginación.

Oaxaca no ha sido la excepción en cuanto a la distribución de la población, la cual ha tendido a concentrarse en pocos centros urbanos y mantiene, por otro lado, un alto porcentaje de población rural. Mientras que en todo el país el porcentaje de población catalogada como rural asciende al 36% (cifras del año 2000), en el estado esta cifra es de 77.5%.

A lo largo y ancho del territorio que conforma el estado de Oaxaca se encuentran asentados un total de 10 mil 488 localidades, las cuales se caracterizan por su alto grado de población rural, la cual se encuentra dispersa en un gran número de localidades pequeñas (que representan el 99.9% del total de localidades de la entidad), y que presentan muy bajos índices de cobertura de servicios básicos.

Por todo lo anterior, se hace necesario integrar un sistema de redes de diversos nodos de transporte y logística para el traslado de bienes y personas que sirvan como un sistema de comunicaciones que integre y comunique a las diversas comunidades del estado, tanto urbanas como rurales.

La cercanía o alejamiento de estas localidades con alguna gran ciudad, que está determinado por las vías de comunicación existentes, establecen las oportunidades de obtener un buen empleo, una vivienda adecuada y el poder acceder a los servicios básicos como educación y salud.

De esta manera, la importancia del transporte de mercancías y personas radica en que de las localidades pequeñas situadas en el área de influencia urbana una de cada tres localidades tiene un grado de marginación

mil habitantes, lo mismo ocurre para definir localidades rurales, que es aquella en donde habitan menos de 15 mil personas. En el caso de la población urbana, ésta es considerada como aquella que habita localidades de más de 15 mil habitantes (CONAPO, 2005).

<sup>7</sup> La ocupación y transformación del espacio regional tiene una estrecha asociación entre ocupación territorial y urbanización, dentro de la cual los centros urbanos actúan como núcleo de desarrollo regional, ya que el centro urbano es el agente principal de ocupación y transformación del espacio económico y geográfico.

alto y muy alto, en contraste, aquellas que localidades aisladas viven en condiciones de mayor privación, ya que en ellas, el 70 por ciento del total tiene un grado de marginación alto y muy alto (CONAPO, 2002).

CUADRO 2  
REGIONES Y MUNICIPIOS DE OAXACA CONSIDERADOS EN POBREZA  
EXTREMA Y POBLACIÓN QUE EN ELLOS HABITA

| Estado | Región                        | Municipios | Población 1995 |
|--------|-------------------------------|------------|----------------|
| Oaxaca | Istmo                         | 40         | 535,325        |
| Oaxaca | Mixteca                       | 99         | 417,483        |
| Oaxaca | Costa Chatina                 | 89         | 568,119        |
| Oaxaca | Mazateca Papaloapam           | 53         | 581,510        |
| Oaxaca | Sierra Juárez                 | 42         | 98,943         |
| Oaxaca | Otros municipios prioritarios | 104        | 330,407        |
| Total  | 5                             | 427        | 2,531,787      |

Fuente: Elaboración propia con base a datos de SEDESOL, 1999, Programa Nacional de Atención a Regiones Prioritarias.

### 3.- Sistema de ciudades en Oaxaca

Un sistema de ciudades implica la combinación compleja y funcional de lugares centrales y áreas de influencia caracterizados por una estructura y un funcionamiento determinados,<sup>8</sup> y se orienta hacia el concepto de región integral en donde los procesos económicos, sociales, políticos, naturales y demográficos se manifiestan conjuntamente en el tiempo y el espacio (González, 1992).

En estas regiones, las ciudades o localidades principales articulan la región, ya que funcionan como nodos que enlazan las localidades secundarias y sus áreas de influencia.<sup>9</sup> Estos centros regionales que articulan diferentes subsistemas de ciudades en sus respectivas regiones o con otras regiones, se diferencian por tener una jerarquía importante en el sistema

<sup>8</sup> El lugar central se entiende como un asentamiento que presta servicios básicos y de mercado a los residentes de los asentamientos circundantes, estos asentamientos deben estar dotados con un número significativo de funciones, los cuales se justifican a partir de un número específico de población demandante de los servicios que ofrece.

<sup>9</sup> Los asentamientos urbanos funcionan como nodos que tienden a ejercer un cierto radio de influencia, de tal forma que los asentamientos pequeños están influenciados por los asentamientos de mayor tamaño. Las áreas de influencia generan articulaciones en forma de redes (como una telaraña, donde la tela representa las conexiones territoriales como carreteras, vías férreas, canales de navegación, etc.) y en donde los nodos mayores están representados por las ciudades centrales y los nodos pequeños los centros poblacionales de menor tamaño. Los flujos que corren por la red, de un nodo a otro, corresponderían al traslado de bienes y personas.

urbano estatal, por su grado de articulación de diversas ciudades hacia el interior y por la magnitud de sus flujos de bienes y personas.

Estos centros nodales forman redes dentro de la región y están ordenados de manera piramidal por la importancia de los procesos económicos y demográficos que influyen en la articulación e importancia del centro regional, formando una estructura piramidal con la ciudad más importante a la cabeza funcionando como centro regional.

En el estado de Oaxaca se pueden identificar un grupo de centros urbanos que, por su tamaño y características, ejercen funciones nodales en su región particular, es decir, sirven de enlace entre las ciudades y las pequeñas localidades asentadas en su radio de influencia, en las diversas regiones que conforman el estado. De esta manera, en el 2000, el sistema estatal lo conformaban 10,488 localidades, de las cuales 13 caen en el rango de localidades urbanas (12 son ciudades pequeñas y una, la capital del estado, catalogada como ciudad media).<sup>10</sup>

CUADRO 3  
PRINCIPALES CIUDADES POR HABITANTES DE OAXACA (2000)

| Núm. | Ciudad                              | Población  |            | TCPA <sup>a</sup> |
|------|-------------------------------------|------------|------------|-------------------|
|      |                                     | 1990       | 2000       |                   |
|      | República Mexicana                  | 81,249,645 | 97,483,412 | 1.85              |
|      | Total Urbano (364 ciudades)         | 51,865,908 | 64,943,514 | 2.29              |
|      | Total No Urbano Nacional            | 29,383,737 | 32,539,898 | 1.03              |
| 1    | ZM ciudad de Oaxaca                 | 331,247    | 460,350    | 3.37              |
| 2    | Tuxtpec                             | 65,273     | 87,071     | 2.95              |
| 3    | Salina Cruz                         | 61,656     | 72,218     | 1.61              |
| 4    | Juchitán de Zaragoza                | 53,666     | 64,642     | 1.89              |
| 5    | Santo Domingo Tehuantepec           | 41,815     | 48,373     | 1.48              |
| 6    | Huajuapán de León                   | 32,097     | 43,073     | 3.01              |
| 7    | Loma Bonita                         | 30,720     | 30,692     | -0.01             |
| 8    | Puerto Escondido – Zicatela         | 12,857     | 26,100     | 7.39              |
| 9    | Santiago Pinotepa Nacional          | 19,818     | 24,347     | 2.09              |
| 10   | Ciudad Ixtpec                       | 20,818     | 22,261     | 0.68              |
| 11   | Matías Romero                       | 19,692     | 19,979     | 0.15              |
| 12   | Ocotlán de Morelos - San Antonio    | 14,556     | 17,201     | 1.70              |
| 13   | Miahuatlán de Porfirio Díaz         | 12,102     | 16,724     | 3.31              |
|      | Total Sistema de ciudades de Oaxaca | 716,317    | 933,031    | 2.28              |
|      | Total del estado                    | 3,019,560  | 3,438,765  | 1.30              |

<sup>a</sup> La TCPA, se refiere a la Tasa de Crecimiento Promedio Anual y está dada en porcentajes.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de CONAPO, Sistema Urbano Nacional, 2003.

<sup>10</sup> Como pequeñas ciudades están catalogadas aquellas que cuentan con más de 15 mil habitantes y menos de 100 mil, las ciudades medias son las que cuentan con más

En general, lo que se observa es que en el estado de Oaxaca existe un sistema de ciudades, las cuales se caracterizan por ser centros regionales. Estas trece ciudades en conjunto albergan a más de 933 mil personas, lo que representa el 27.1% de la población total del estado, lo que ejemplifica la importancia de las ciudades en esta entidad. La ciudad de Oaxaca cuenta con más de 460 mil habitantes lo que representa casi el 50 por ciento de la población urbana de la entidad.

#### 4.- Las carreteras como articuladoras del territorio

La globalización de la economía y de los mercados han generado un esquema en el cual los países buscan sistemas de comercialización que integren, de forma más eficiente, las operaciones en la cadena de producción, distribución y consumo, en la cual el transporte juega un papel primordial para incrementar la competitividad y eficiencia de los bienes y servicios.

Los costos de logística,<sup>11</sup> entre los que se incluyen transporte de personas y mercancías, así como de almacenaje, representan un factor importante en la decisión de llevar a cabo negocios e instalación de plantas productivas en una localidad, por lo que una reducción de esos costos tiene un impacto considerable sobre la dinámica económica de una región.

En consecuencia, además de la función de apoyo que tiene para todo sistema económico en la fase de distribución, el transporte también desempeña una función geográfica, que le permite ser considerado como un configurador territorial. El transporte, a través de sus características técnico operativas, le transfiere al territorio condiciones específicas que inciden en su organización y funcionamiento.

de 100 mil habitantes y menos de un millón y como ciudades grandes están catalogadas aquellas localidades con más de un millón de habitantes (CONAPO, 2005).

<sup>11</sup> La logística tiene que ver con el proceso de administración de materiales, desde la adquisición de insumos, pasando por las cadenas de producción y distribución, hasta la entrega del producto final al consumidor. Con la globalización de la economía y la reorganización de las cadenas de producción y distribución, el estado de la logística y los servicios de infraestructura correspondientes se están convirtiendo en un criterio esencial en las decisiones que toman las empresas respecto a dónde hacer sus inversiones y por ende, son un determinante clave del clima de inversiones. De esta manera, al decidir la ubicación de sus unidades de producción, las empresas consideran cada vez más la compensación entre los costos de producción y los costos de almacenamiento, transporte y distribución, es decir, los costos de logística.

Por todo esto, la infraestructura de transportes de buena calidad genera oportunidades de interacción entre empresas y clientes (independientemente de si estos clientes son otras empresas o familias), de forma que las empresas ubicadas en áreas con mejor infraestructura están más integradas al sistema de mercado regional, nacional y mundial debido a que tienen menores costos al obtener insumos de los proveedores con mayor facilidad y menores costos y enviar de la misma forma los productos terminados a los clientes. Por otra parte, las empresas ubicadas en áreas fácilmente accesibles están más expuestas a la competencia y se ven por lo tanto obligadas a mejorar la productividad.

La disponibilidad de un transporte eficiente, tanto de bienes como de pasajeros, facilita el acceso a los mercados potenciales y de insumos. En este sentido, los nodos carreteros representan un factor estratégico para la actividad económica del país por su vínculo con la mayor parte de las ramas industriales y comerciales ya que la gran mayoría del traslado de mercancías se realiza a través de las carreteras. Por lo cual, el auto transporte constituye el modo de transporte más importante del país, si tomamos en cuenta que mueve aproximadamente el 56 por ciento de la carga y el 98 por ciento del pasaje y el turismo (www.sct.gob.mx, 2003).

Por su importancia y características, la red carretera mexicana se clasifica en: red federal, redes estatales, caminos rurales y brechas mejoradas.<sup>12</sup> Las autopistas y carreteras de altas especificaciones resultan claves para la comunicación interregional, nacional e internacional. En cambio, las carreteras libres propician el desarrollo de áreas locales, promueven el crecimiento de las ciudades, al comunicar y facilitar el movimiento de personas y mercancías a nivel regional, favorecen el crecimiento de localidades que se

<sup>12</sup> La red federal de carreteras registra la mayor parte de los desplazamientos de pasajeros y carga entre ciudades y canaliza los recorridos de largo itinerario, los relacionados con el comercio exterior y los producidos por los sectores más dinámicos de la economía nacional. Las redes estatales cumplen una función de gran relevancia para la comunicación regional, para enlazar las zonas de producción agrícola y ganadera y para asegurar la integración de extensas áreas en diversas regiones del país. Por su parte, los caminos rurales y las brechas mejoradas son vías modestas y en general no pavimentadas; su valor es más bien social que económico, pues proporciona acceso a comunidades pequeñas que de otra manera estarían aisladas (SCT, 2003).

encuentran cercanas a centros urbanos de mayor tamaño o propician la cercanía y economías de escala entre localidades, mientras que, los caminos de menores especificaciones técnicas son estratégicos para la comunicación a escala estatal, regional o local.

La infraestructura tiene un peso específico en cada una de las ramas de la economía y más si consideramos que la estructura productiva en México depende en gran medida del sistema de transporte y específicamente del sistema carretero. Sin embargo, dado que el proceso de articulación territorial en México ha estado fuertemente influenciado por factores externos, tales como la exportación de materias primas, el llamado boom petrolero y, más recientemente, el turismo, la política aplicada en la construcción de nuestras carreteras se ha caracterizado por privilegiar la comunicación a una escala muy insuficiente, ya que la población de escasos recursos no tienen acceso a las carreteras de altas especificaciones o están desconectadas a ellas.

Como ya se mencionó, el sistema de transporte de México está ampliamente dominado por la modalidad carretera, es decir, la mayor parte del transporte, tanto de carga como de personas, se realiza mediante vehículos automotores; sin embargo, el desarrollo y la construcción de la red carretera consolidó la estructura radial y concéntrica en el centro del país con mayor conectividad hacia la frontera norte del país, debilidad de los vínculos hacia el sur y sureste, falta de ejes transversales entre los dos océanos que rodean al país y aislamiento de una gran extensión del país.

La infraestructura de transporte reporta que para fines del año 2004, la red carretera nacional tenía una longitud total de un poco más de 349 mil kilómetros, de los cuales, más de 117 mil correspondían a autopistas de dos o más carriles, 165 mil 94 a caminos rurales y alimentadores (terracería y revestida) y 66 mil 920 a brechas.

En esas mismas fechas, del total de los casi 16 mil kilómetros de carreteras que se encontraban en servicio en el Estado de Oaxaca, un total de 4 mil 292 son pavimentadas y cuentan con dos o más carriles, lo que representa más del 3.7% del total nacional en ese rubro, 8 mil 252 kilómetros de carreteras de terracería y revestidas (5%) y 3 mil 620 de brechas (5.4%).<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Los caminos rurales (carreteras no pavimentadas) están compuestos por caminos de bajas especificaciones, que son transitables en casi todas las épocas del año y desempeñan un papel fundamental en la comunicación e integración permanente de las comunidades que se enlazan con algún centro poblacional de mayor tamaño.

CUADRO 4  
LONGITUD Y CARACTERÍSTICAS DE LA RED CARRETERA (KILÓMETROS)

|                       | No pavimentadas |               |                | Pavimentadas   |               | Total          |
|-----------------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
|                       | Brechas         | Terracería    | Revestidas     | De 2 carriles  | De 4 ó más    |                |
| <b>Total nacional</b> | <b>66,920</b>   | <b>13,661</b> | <b>151,433</b> | <b>106,445</b> | <b>10,578</b> | <b>349,023</b> |
| <b>Oaxaca</b>         | <b>3,620</b>    | <b>0</b>      | <b>8,252</b>   | <b>4,207</b>   | <b>85</b>     | <b>15,947</b>  |
| <b>% del total</b>    | <b>5.4</b>      | <b>0</b>      | <b>5.4</b>     | <b>3.9</b>     | <b>0.8</b>    | <b>4.6</b>     |

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la SCT, 2005.

La red vial es extensa en términos absolutos (en comparación con el promedio nacional Oaxaca cuenta con un número aceptable de caminos), pero incompleta y de mala calidad. Tanto para caminos pavimentados como de terracería, la densidad de la región es en realidad mayor al promedio nacional. Sin embargo, la red pavimentada consiste principalmente en caminos de dos carriles, pues la densidad de carreteras de cuatro carriles es muy baja en el estado. Más aún, la red es incompleta, ya que la entidad carece de enlaces longitudinales y transversales que la integren vertical y horizontalmente.<sup>14</sup> Por lo tanto, es difícil acceder a los puntos de salida natural en el estado, es decir puertos, aeropuertos, y mercados principales desde cualquier lugar del territorio de la entidad.

La estructura carretera en el estado es relativamente pobre y mal distribuida y no permite conectar en forma adecuada los grandes espacios marginados y a la vez densamente poblados. Por ello, una buena comunicación beneficiaría a los productores locales y a la población en general, y para eso se requiere mejorar la articulación entre las diversas regiones del estado a fin de agilizar el tránsito de personas y mercancías, principalmente a través de una buena interconexión de todo el territorio mediante los enlaces carreteros.

## 5.- Articulación carretera en Oaxaca

A pesar de que Oaxaca presenta indicadores similares a la media nacional en cuanto a la

<sup>14</sup> La integración horizontal tiene que ver con la comunicación que articule a las localidades intra regional o estatalmente, es decir, se dice que hay una buena articulación horizontal cuando existe una buena red de comunicación entre las localidades de una misma región. La integración vertical implica la existencia de una red de comunicación entre los centros regionales y otras

existencia de caminos y carreteras, respecto al tamaño de su territorio y de su población, esta entidad presenta serios problemas en cuanto a la distribución regional de la red carretera.

El estado tiene como centro rector a la ciudad de Oaxaca; sin embargo, ésta manifiesta una muy débil integración y comunicación con el resto del estado el cual presenta una estructura carretera desarticulada y un sistema de comunicación poco desarrollado lo que dificulta el enlace entre las ciudades y las localidades rurales. No existe un sistema carretero que articule verticalmente a las diversas regiones de la entidad y que permita la pronta circulación de bienes y personas dentro del territorio de esta entidad.

Las redes relativamente densas se han desarrollado alrededor de la capital de la entidad, repitiendo la estructura radial y concéntrica del país, por lo tanto, para que las articulaciones del sistema carretero funcionen de una mejor manera se hace necesario que existan varias autopistas que permitan la pronta circulación de bienes y personas al interior del estado, así como entre éste y otras entidades del país.

Amplias zonas de Oaxaca están totalmente desconectadas de la red carretera. Uno de los mayores problemas es la falta de un eje carretero que comunique a todo el estado. Aún persisten en la entidad caminos que no son transitables todo el año. Por lo tanto, un análisis de las diversas regiones nos permitirá tener una idea más clara de la problemática que presenta la infraestructura carretera en la entidad.

### La Mixteca

La región de la Mixteca tiene como principal centro poblacional a la ciudad de Huajuapán de León, la cual funciona como el nodo que conecta a esta región con el resto de la entidad. Sin embargo, esta ciudad no mantiene una conexión directa con la ciudad de Oaxaca, se enlaza débilmente a ella a través de las localidades de Tamazulapán y Asunción Nochixtlán por medio de una carretera en mal estado y que dificulta

regiones o entidades federativas, por lo cual, la integración horizontal comunica entre sí localidades de una misma región y la integración vertical comunica regiones o estados entre sí. Decir que una región tiene una buena articulación vertical pero no horizontal, significa que las localidades que conforman la región no están bien comunicadas entre sí, pero que los centros regionales sí mantiene una buena comunicación con otras regiones o entidades federativas.

el traslado de personas y bienes. El recorrido de esta ciudad a la capital del estado requiere de cuatro horas en promedio para recorrer los 180 kilómetros que separan a estos dos importantes núcleos urbanos.

Por su parte, la ciudad de Huajuapán de León presenta una mayor comunicación con Tehuacán e Azúcar de Matamoros en Puebla que con el resto de Oaxaca. En esta región existen otros núcleos poblacionales importantes como Tlaxiaco, Juxtlahuaca, Putla y Nochixtlán que podrían servir como enlaces en la región; sin embargo, estos se encuentran mal comunicados entre sí, así como con el principal centro urbano de la región,

Esta región presenta una muy mala conexión intra regional, las carreteras existentes son de mala calidad y no existe una red de caminos que facilite la comunicación de este centro poblacional con el resto de las localidades de la región, incluso, a muchas localidades solamente es posible acceder a través de brechas y terracería que no son transitables todo el año, lo que ha provocado que un gran número de localidades estén aisladas y presenten graves problemas de marginación.

A pesar de que a esta región la atraviesa una carretera de altas especificaciones que enlaza a la capital del estado con el centro del país, al ser una carretera que tiene como función comunicar dos o más entidades federativas, no sirve para enlazar horizontalmente la región.

Huajuapán de León debe ser el enlace que articule a la Mixteca y sirva de enlace de ésta con la ciudad de Pinotepa Nacional y permita la comunicación entre las regiones de la Mixteca y la Costa, para ello es necesario mejorar la comunicación entre estas dos ciudades para permitir el traslado de bienes y personas provenientes de la costa y con dirección al estado de Puebla y al centro del país.

Si analizamos las localidades de la región y las catalogamos por su ubicación geográfica, podemos ver que existe una que podría cumplir la función de servir de enlace entre la ciudad de Oaxaca y el resto de la mixteca y a la vez servir como articulador de toda la región, la cual es Nochixtlán, centro poblacional que no ha sido aprovechado al tener una mala comunicación intra regional.

### La Cañada

En la región de la Cañada se ubican muchas pequeñas localidades y no existe un núcleo urbano que articule la región y funcione como centro nodal, esta región la conforman un gran número de localidades rurales mal comunicadas y aisladas del resto de la entidad, la existencia de carreteras articuladoras es casi nula y la carretera que une a la región con la capital se encuentra en muy mal estado, lo que aumenta el tiempo de traslado y encarece los costos de transporte.

Huautla podría funcionar como un centro importante de enlace horizontal dentro de la región, además de enlazar a ésta con el resto de la entidad, también podría ser un enlace importante con la región del Papaloapan; sin embargo, la comunicación con Tuxtepec se realiza mediante una carretera en mal estado y que presenta graves problemas para el transporte, hay que incluir además que no existe una red de caminos que faciliten la comunicación entre este poblado y el resto de la entidad.

### Papaloapan

En la región del Papaloapan existen dos núcleos urbanos importantes a nivel estatal, las ciudades de Tuxtepec y Loma Bonita, las cuales sirven como los nodos que podrían enlazar a esta región en forma horizontal. La comunicación de estas ciudades con la capital del estado se realiza mediante una carretera de bajas especificaciones que presenta serios problemas al transporte de personas y bienes, para recorrer los 200 kilómetros de Tuxtepec a la ciudad de Oaxaca se requieren en promedio seis horas de camino. Estas ciudades presentan una mayor articulación con el estado de Veracruz que con el resto de las regiones de Oaxaca.

Tuxtepec se enlaza directamente con Loma Bonita, pero no hay enlaces directos entre estas dos ciudades y el resto de la entidad, sus intercambios de bienes y personas se llevan a cabo principalmente con Cosamaloapan, Playa Vicente y Tierra Blanca en Veracruz.

La existencia de una gran cantidad de pequeñas comunidades rurales a lo largo y ancho de esta región, mal comunicadas entre sí y sin una red de caminos transversales que formen una red que comunique a la mayor parte de ellas, no ayuda a disminuir los altos niveles de marginación existente en la región.

Por todo lo anterior, las dos ciudades de la región deben ser el centro que enlace a la región del Papaloapan y puedan funcionar como la puerta de entrada de Oaxaca al estado de Veracruz y facilitar el transporte de bienes y personas del centro de la entidad a las ciudades y localidades de Veracruz.

### La Sierra

La región de la Sierra, a pesar de ser de gran tamaño, no reporta la existencia de algún centro urbano, la mayor parte de las localidades se caracterizan por su aislamiento y marginación, la Sierra Mixe no facilita la existencia de caminos que favorezcan la comunicación y el traslado de bienes y personas en esta región.

Este territorio es uno de los que presenta un mayor número de localidades aisladas debido a la existencia de muy pocas carreteras asfaltadas que articulen horizontalmente a la región, la mayoría de los caminos están formados por brechas y terracerías que no son transitables en todas las épocas del año.

### Los Valles Centrales

Existe en la región de los Valles Centrales tres centros urbanos importantes para el sistema de ciudades de la entidad, que son la ciudad de Oaxaca, Ocotlán y Miahuatlán. esta región mantiene una buena comunicación con el centro del país, debido a la existencia de carreteras de altas especificaciones que enlazan a la capital del estado con la ciudad de México, por medio de Puebla.

En este sentido, la ciudad de Oaxaca se enlaza fuertemente con el centro del país a través de la ciudad de Puebla y en contraste se articula muy débilmente con el resto de las principales ciudades del resto de las regiones de la entidad debido a la larga distancia relativa entre ellas y a la falta de enlaces directos entre este sistema de ciudades.

La ciudad de Oaxaca tiene un enlace con Tlacolula y Miahuatlán a través de una carretera en malas condiciones que limita y encarece la movilidad de mercancías y personas. Por su parte, Miahuatlán puede ser el centro de enlace entre la costa oaxaqueña y la capital del estado; sin embargo, las pésimas condiciones de las carreteras limitan enormemente el desarrollo de esta ciudad.

El resto de la región presenta serias dificultades en cuanto a integración vial y las carreteras existentes se

encuentran en mal estado y muchas comunidades están fuera de la red de carreteras, otras se comunican por medio de terracerías en mal estado, lo que encarece el transporte y por consiguiente favorece el aumento de la marginación y la pobreza.

Esta región debería cumplir la función de ser el enlace entre el resto de las regiones del estado, es decir, debería enlazar verticalmente a la entidad a través de carreteras de altas especificaciones que comuniquen a la ciudad de Oaxaca con las localidades principales de cada región; sin embargo, actualmente la comunicación con el resto de las regiones es pobre y a través de carreteras en mal estado y que provocan grandes pérdidas en horas de traslado.

### La Costa

La región de la Costa cuenta con dos centros urbanos importantes como son Puerto Escondido y Pinotepa Nacional; sin embargo, las carreteras que comunica estos centros urbanos con el resto de Oaxaca se encuentran en malas condiciones y son inseguras, por lo tanto, estos centros urbanos mantienen una mayor comunicación e intercambio con Acapulco, Guerrero que con el resto de la entidad oaxaqueña.

Pinotepa Nacional tiene un enlace débil con Puerto Escondido y ambas ciudades no tienen un enlace directo con la capital del estado, la comunicación se realiza a través de una carretera en muy malas condiciones.

Esta región está muy desarticulada en su interior y hay gran cantidad de comunidades en total aislamiento o comunicadas a través de terracerías en muy mal estado. La comunicación entre Puerto Ángel y el centro de la entidad es muy deficiente, el enlace se realiza a través de una carretera en malas condiciones y sin mantenimiento, lo que dificulta y encarece el traslado de personas y bienes. El recorrido de menos de 300 kilómetros, entre la capital del estado a la costa, se hace en siete horas, lo que muestra la urgencia de crear un enlace directo entre la capital ciudad capital y la costa oaxaqueña.

Por otro lado, Pinotepa Nacional se enlaza débilmente con Huajuapán de León mediante una carretera que para recorrer los 240 kilómetros que las separan requiere de cinco horas de trayecto. Lo que explica la casi nula articulación territorial entre los centros urbanos de las diversas regiones

que conforman Oaxaca y la baja integración vial en la entidad.

Esta región puede aprovechar la existencia de importantes centros turísticos que por su aislamiento no son visitados por los turistas de otras entidades del país o del centro del estado, Pinotepa Nacional puede ser el centro que enlace a la ciudad de Oaxaca con Acapulco y facilitar la entrada de turistas provenientes de Guerrero y del centro del país a través de la carretera del sol. Sin embargo, la comunicación de esta región con el centro de la entidad se realiza a través de Miahuatlán por una carretera en malas condiciones, lo que dificulta la visita masiva de turistas locales o nacionales a estos centros recreativos.

### El Istmo

La región del Istmo presenta un sistema de ciudades que son el centro de la región, en ella se ubican cinco de los centros urbanos de la entidad, entre ellas forman un sistema de enlace, que si bien no están comunicadas por carreteras de altas especificaciones la cercanía permite una buena comunicación entre ellas. Las cinco ciudades son Salina Cruz, Juchitán, Tehuantepec, Ixtepec y Matías Romero.

Matías Romero se enlaza con Juchitán e Ixtepec por medio de unas carreteras en regular estado y forman, junto con Tehuantepec y Salina Cruz, un sistema de ciudades que pueden servir de enlace a toda la región y articularla horizontalmente.

La ciudad costera de Salina Cruz, en Oaxaca, se vincula débilmente con la ciudad de Oaxaca ante la falta de un enlace carretero de altas especificaciones con la ciudad capital y su zona costera turística, un proyecto importante de carreteras de altas especificaciones debe necesariamente enlazar la ciudad de Oaxaca con Salina Cruz (y facilitar el acceso al estado de Chiapas).

La ciudad de Salina Cruz podría funcionar como el centro nodal; sin embargo, esta ciudad no ha podido lograr ser el nodo que articule la región ante la falta de enlaces horizontales intra regionales que permitan una aceptable comunicación e integración regional. La comunicación con la capital del estado se realiza mediante una carretera de bajas especificaciones y para recorrer los 250 kilómetros, que separan a la capital del estado con el centro de la región, se requieren seis horas.

El Istmo presenta un serio problema de integración al interior de la región ya que las pequeñas localidades están desconectadas de los centros urbanos, lo que provoca que existan una gran cantidad de localidades mal comunicadas con los centros poblacionales de mayor tamaño o aisladas totalmente y además, hay que incluir, que la comunicación con el resto de las regiones de Oaxaca se realiza mediante carreteras en mal estado y de bajas especificaciones,

Matías Romero sirve como el enlace que comunica a esta región con las del Papaloapam y la Sierra; sin embargo, el enlace se realiza a través de una carretera en mal estado y de bajas especificaciones, por ello es necesario que se realice un proyecto carretero que permita la buena comunicación de esta ciudad con Veracruz, Tabasco y Chiapas.

## Conclusiones

Oaxaca presenta serias deficiencias de infraestructura física, ello crea distorsiones en los procesos de asignación geográfica de las inversiones productivas. Es por ello, que la dotación de una infraestructura física adecuada es indispensable tanto por razones económicas como sociopolíticas. Sin la infraestructura es impensable tener acceso a los mercados de dentro y de fuera de la entidad.

Las desigualdades interregionales son más marcadas entre los espacios geográficos en Oaxaca que las disparidades que se dan entre los estados de la República. Existe una tendencia al aumento de las disparidades entre los distritos de alta cobertura de servicios públicos y los que se ubican debajo de la media estatal. Se requiere la construcción de carreteras adicionales que den salida a los productos de las regiones y que permitan la facilidad de movilización de las personas.

No existen enlaces directos a través de carreteras de altas especificaciones entre la ciudad capital y el resto de las regiones de la entidad, las carreteras que pretenden comunicar a las regiones entre sí están en mal estado y representan una gran pérdida en tiempo para la movilidad de personas y mercancías.

Oaxaca enfrenta un grave problema de dispersión de la población, lo que genera graves problemas de falta de servicios. En este sentido, una de las primeras tareas a desarrollar es mejorar la conectividad en el estado mediante un incremento en las inversiones en este tipo

de infraestructura en las zonas más desfavorecidas que permita su conexión territorial. Y es que hay una enorme dispersión de la población en miles de pequeñas localidades catalogadas como rurales, en donde la constante es el aislamiento, la pobreza y la falta de empleo.

Cuatro regiones (papaloapam, costa, istmo y valles centrales) albergan doce de las trece localidades urbanas y conforman el principal enlace con el medio rural. Estas regiones muestran un crecimiento poblacional a costa del despoblamiento de las otras, ya que este conjunto de ciudades han mantenido un crecimiento poblacional importante, excepto la ciudad de Loma Bonita, la cual no presentó, durante la última década del siglo pasado, un crecimiento poblacional muy dinámico.

El sistema de ciudades del estado de Oaxaca tiene pocos nexos con el resto de las ciudades mexicanas. Su influencia se reduce a la periferia de la entidad, sin integrarse al interior. Sus localidades fronterizas limítrofes mantienen mayor relación con las localidades vecinas, pertenecientes a otras entidades, que con el resto de Oaxaca.

La existencia en Oaxaca de 10 mil localidades con menos de 2 mil 500 personas (el 98.7% del total), conlleva la necesidad de diseñar políticas y programas de desarrollo regional que posibiliten una mejor articulación de éstas con el resto de las localidades de mayor tamaño. Adicionalmente, resulta indispensable contar con instrumentos de planeación urbana que permitan superar los rezagos existentes en materia de enlaces terrestres de estas comunidades, que están ubicadas mayormente en las costas y en las sierras, lo que dificulta su comunicación terrestre.

La comunicación interregional es muy deficiente en la zona mixe. Las regiones de la cañada y la mixteca se están despoblando rápidamente. Sólo seis de las ocho regiones del estado cuenta con localidades urbanas y la mayoría de ellas no cuentan con enlaces que las articulen.

Ixtepec puede ser la puerta de entrada, junto con Matías Romero, al estado de Chiapas y Tabasco y articular al resto de las ciudades para permitir el traslado de bienes y personas de estas entidades a la ciudad de Oaxaca y con ello al centro del país. Por su parte, la ciudad de Salina Cruz puede ser el enlace entre esta región y la costa, mediante la construcción de un eje

carretero de altas especificaciones que siga a lo largo de la costa oaxaqueña y enlace a estas regiones.

Por todo esto, se requiere de una serie de inversiones en infraestructura que permitan que Oaxaca se beneficie, de manera muy importante, de las inversiones existentes en el norte del país y que le permita dar salida a las exportaciones de esta región y le ofrezca fácil acceso a insumos más baratos. En particular se requiere ampliar la capacidad de manejo de carga y mejorar la calidad de la infraestructura (Dávila, Kessel Y Levy, 2000) con la construcción de tres ejes carreteros importantes:

- El eje Matamoros-Tampico-Veracruz-Villahermosa-Campeche-Mérida.
- El eje Tapachula-Arriaga-Salina Cruz-Acapulco-Lázaro Cárdenas.
- El enlace de Tuxtla Gutiérrez con Cárdenas, Tabasco.

La infraestructura carretera permitirá reducir la marginación de comunidades y zonas productivas, además contribuiría a la integración local y regional de diversas actividades económicas, sociales y comerciales; sin embargo, estos enlaces carreteros deben ser complementados con otros proyectos de infraestructura de transporte como terminales marítimas y aeropuertos regionales.

Por las características geográficas del estado, además de la falta de enlaces y libramientos carreteros, la baja cobertura y la irregular distribución y dotación de medios de transporte, la infraestructura en comunicaciones terrestres produce ineficiencias que impiden mejorar las condiciones económicas de la región. Por lo que, los futuros proyectos de infraestructura deberían privilegiar al estado por varios motivos, entre los que cabe mencionar los siguientes:

- Puede ser absorbedor de divisas.
- Puede convertirse en un polo de integración industrial con toda la región Sur-Sureste.
- Ayudaría a disminuir la migración, que de otro modo emigrarían a otras entidades o al extranjero.

La promoción del desarrollo económico de Oaxaca dependerá de su capacidad en incrementar su productividad y competitividad. En este sentido, la infraestructura productiva regional puede facilitar la integración de cadenas productivas mediante la complementación de actividades económicas interregionales, de tal forma que los procesos

productivos se articulen a partir de circuitos económicos donde cada región aporte sus ventajas comparativas.

En este momento, pocos pensarían que el estado de Oaxaca no necesita de más infraestructura carretera, si podemos observar que gran cantidad de comunidades se encuentran aún hoy aisladas o mal comunicadas. De modo que la mala calidad de la red empeora el problema de las distancias, prolongando el tiempo e incrementando el costo por unidad de distancia.

La construcción de megaproyectos carreteros tan solo constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para la promoción del desarrollo económico del estado, por lo que la construcción de infraestructura carretera deberá hacerse de manera muy cuidadosa, atendiendo no sólo a criterios de logística sino buscando potenciar los espacios que se pretende integrar.

Por todo esto, es necesario la creación o fortalecimiento de redes de transporte que interconecten las zonas urbano-industriales, actuales y potenciales, del estado, entre sí y con nodos que permitan la integración de cadenas productivas. Estos enlaces son indispensables para concretar el potencial de desarrollo de zonas determinadas, por ejemplo:

- Tener acceso a un mercado potencial
- Mejorar el acceso a zonas agrícolas importantes
- Facilitar el acceso a los puertos y aeropuertos de la región
- Acercar una zona turística

Otro claro ejemplo se encuentra en algunos centros turísticos de la región, los cuales no están en posibilidades de aprovechar los beneficios del turismo al no contar con medios de comunicación eficiente ni con la infraestructura necesaria para explotar su potencial mercado, por lo que solamente obtienen beneficios marginales.

En este momento el turismo constituye una parte importante de la actividad económica de Oaxaca. Si se considera la belleza natural del estado y su potencial de expansión, el turismo bien podría ser el motor que impulse el crecimiento económico en el mediano plazo. No sólo se deben promover más proyectos turísticos, sino que los ya existentes deben utilizarse como catalizadores de la actividad agrícola y manufacturera.

El transporte, pese a su importancia como elemento detonador, sólo es una condición necesaria pero no suficiente para la promoción del desarrollo. Además, a los efectos benéficos asociados tradicionalmente al

transporte, deben considerarse sus externalidades o efectos indirectos asociados a los modos de desplazamiento, como contaminación, accidentes, horas hombre perdidas, deterioro del patrimonio urbano y sobre todo las desigualdades regionales resultantes de las desiguales inversiones en obra pública y los efectos de la segregación territorial, que pueden generar significativos costos sociales, económicos y ambientales, hasta la fecha, insuficientemente estudiados.

A todo esto hay que agregar que no sólo es imprescindible mejorar la infraestructura en Oaxaca, sino que es necesario crear y desarrollar la infraestructura social en la población en aspectos tales como educación y salud, para aprovechar al máximo los beneficios emanados de una mayor y mejor dotación de infraestructura física, para que de esta forma existan mejores elementos para que se pueda desarrollar económicamente al estado 

**Teodoro Aguilar Ortega**

*Profesor-Investigador de tiempo completo en la  
Universidad de Istmo*

## Bibliografía

- 1) AGUILAR ADRIÁN GUILLERMO, BORIS GRAIZBORD Y SÁNCHEZ CRISPÍN ÁLVARO .  
1996 "Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México", editorial CONACULTA-UNAM-COLMEX, México.
- 2) ÁLVAREZ BEJAR ALEJANDRO, BARREDA MASRIN ANDRÉS, Y BARTRA ARMANDO.  
2001 "Economía Política del Plan Puebla Panamá". Editorial Itaca, México.
- 3) ASUAD SANÉN NORMAND EDUARDO  
2001 "Economía regional y urbana", BUAP-DGFE-CP-AEFE, México.
- 4) BEAS, JUAN CARLOS  
2000 Megaproyecto del Istmo. La invasión global. Unión de comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo, Abya Yala Fund, H. Congreso del estado de Oaxaca, Comisión de Ecología, Ce-Acatl, A.C. México.
- 5) BORJA JORDI Y CASTELLS MANUEL  
1998 "Local y global. La gestión de ciudades en la era de la información", editorial Taurus, Madrid, España.
- 6) CABRALES BARAJAS LUIS FELIPE  
2003 "Tejido urbano y modernización ciudad-región", en Olivera Patricia E. (coordinadora), *Espacio geográfico*, editorial Facultad de Filosofía y Letras-DGAPA-UNAM, México.
- 7) CHÍAS BECERRIL LUIS.  
1995 "Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México", en Calva José Luis y Aguilar Adrián Guillermo (coordinadores), *Desarrollo regional y urbano. Tendencias y alternativas*, Tomo II, editorial IG-UNAM,
- 8) CONAPO  
2002 *Índice y grado de marginación 1995 y 2000*, México.
- 9) CONAPO  
2004 La situación demográfica en México, 2000, México.
- 10) CONAPO  
2005 *Sistema nacional de ciudades 1995 y 2000*, México.
- 11) CORDERA CAMPOS ROLANDO.  
2001 "La sociedad mexicana hoy", en *Política Económica*, [www.rolandocordera.org.mx](http://www.rolandocordera.org.mx).
- 12) DÁVILA, ENRIQUE, GEORGINA KESSEL Y SANTIAGO LEVY.  
2000 El Sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.
- 13) DELGADILLO MACÍAS JAVIER.  
2003 "Globalización y reorganización económica territorial en México. Los nuevos factores de la localización", revista *Regiones y desarrollo sustentable*, El Colegio de Tlaxcala A.C., Año II, Volumen 7, Número 2, Enero-junio 2003, México.
- 14) DELGADILLO MACÍAS JAVIER, FELIPE TORRES TORRES Y JOSÉ GASCA ZAMORA.  
2001 "México y sus regiones. El contexto de la globalización", en *Cuadernos de Geografía*, Año 2, número 4, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad de Guadalajara, México.
- 15) DELGADO AGUILAR GERARDO Y GONZÁLEZ MORALES ALEJANDRO,  
2003 "Estructura sociodemográfica y pobreza en los estados mexicanos de Guerrero, Oaxaca y Chiapas", Ponencia presentada en el noveno encuentro de geógrafos de América Latina. Mérida, Yucatán, México.

- 16) GONZÁLEZ GARCÍA DE ALBA LIGIA.  
1992 "Distribución de la población, desarrollo regional y sistema de ciudades", en: Bassols Ángel, Delgadillo Javier y Torres Felipe (compiladores), *El desarrollo regional en México: Teoría y práctica*, IIEC-UNAM, México.
- 17) MATTOS CARLOS A. DE.  
2002 "Redes, nodos y ciudades: transformación de la Metrópoli Latinoamericana", editorial Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.
- 18) ORNELAS DELGADO, JAIME  
1999 "Estructuras del territorio y política regional en México". Universidad Autónoma de Tlaxcala, México.
- 19) ORNELAS DELGADO JAIME.  
2002 "El Plan Puebla-Panamá y la globalización neoliberal", *Revista Aportes*, Facultad de Economía-BUAP, Año VII, Num. 21, México.
- 20) PRADILLA COBOS EMILIO.  
1995 "La política territorial y la configuración urbano-regional", en Calva José Luis y Aguilar Adrián Guillermo (coordinadores), *Desarrollo regional y urbano. Tendencias y alternativas*, Tomo II, editorial IG-UNAM, CUCSyH-UG y Juan Pablos Editor. México.
- 21) PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.  
2001 PPP. "México, Síntesis del Proyecto, Presidencia de la República", México.
- 22) RANGEL VARGAS GABRIEL.  
2000 "Importancia de la infraestructura en la región S-Se y el PPP", *Revista Economía*, Año 0, No. 1, otoño 2002, IPN, México.
- 23) RODRÍGUEZ HIPÓLITO.  
2004 "El Istmo de Tehuantepec y sus lecturas", *Comercio Exterior*, Vol. 54, Núm. 4, abril de 2004. México.
- 24) SALOMÓN ALFREDO.  
2001 "Por los caminos del sur: el Plan Puebla-Panamá", *Comercio Exterior*, Vol. 51, Núm. 11, Noviembre de 2001, México.
- 25) SCOTT ALLEN.  
2002 "Regiones urbano-globales. Dilemas de planeación y de política en un mundo neoliberal", en Basave Jorge, Dabat Alejandro, Morera Carlos Rivera Miguel Ángel y Rodríguez Francisco (coordinadores), *Globalización y alternativas incluyentes para el siglo XXI*, editorial FE-CRIM-DGAPA-UAM, México.
- 26) SEDESOL, SAGAR, SCT.  
1999 "Programa Nacional de atención a regiones prioritarias", SAGAR, SCT, SEDESOL, SEMARNAP, Sector Agrario, SEP, SECOFI, SSA, México.
- 27) VELTZ PIERRE.  
1999 "Mundialización y ciudades" (traducción Rosa Mecha López), editorial Ariel, Barcelona, España.
- 28) VILLAFUENTE SOLÍS DANIEL  
2004 "Más allá del Plan Puebla Panamá: del TLCAN al ALCA", *Comercio Exterior*, Vol. 54, Núm. 4, abril de 2004. México.
- 29) YANES DÍAZ GONZALO.  
2002 "El territorio regional y sus ingredientes históricos hacia la articulación del campo a la ciudad", revista *Regiones y desarrollo sustentable*, El Colegio de Tlaxcala A.C., Año II, Volumen 7, Número 2, Enero-junio 2003, México.

#### Páginas electrónicas consultadas

- Consejo Nacional de Población (CONAPO): [www.conapo.gob.mx](http://www.conapo.gob.mx).
- Cordera Campos Rolando: [www.rolandocordera.org.mx](http://www.rolandocordera.org.mx).
- Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática (INEGI): [www.inegi.gob.mx](http://www.inegi.gob.mx).
- Presidencia de la República: [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx).
- Gobierno del estado de Oaxaca: [www.oaxaca.gob.mx](http://www.oaxaca.gob.mx).
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes: [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)