

Viabilidad del programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec (México)

Armando García de León¹

Resumen

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec es uno de los cuatro proyectos protagónicos de la presente administración federal. Además del interés por reducir el rezago socioeconómico, predominante al sur del territorio nacional, destaca por ser el primer intento que alcanza una escala regional desde el fallido Plan Puebla Panamá planteado dos décadas atrás. Estará basado en la modernización de las vías férreas, carreteras y puertos marítimos existentes, destacando el Corredor Interoceánico calificado como “la columna vertebral del Programa”. Estará basado en el establecimiento de nuevos emplazamientos manufactureros, como medio para detonar la dinámica económica buscada. De sus cinco metas que incorpora destaca una: “impulsar un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo”, concepto sugerente para examinar los alcances y metas que propone concretar.

Sin embargo, al examinar las bases de este programa, en lugar de elementos novedosos e innovadores propios de “un nuevo modelo”, se encontró un discurso ideológico con estrategias de planificación propias de los años setenta, incluyendo lineamientos keynesianos, modalidades de crecimiento endógeno y elementos sobre polos de desarrollo. En todo caso, la propuesta gubernamental podría alcanzar éxito al considerar actividades manufactureras como base para incentivar la dinámica económica local. Por esa razón el objetivo central del presente trabajo es efectuar un diagnóstico general sobre las perspectivas de éxito del proyecto. Con dos objetivos particulares: identificar los rubros de actividad asociados al desempeño de manufacturas e identificar los municipios del Istmo de Tehuantepec donde éstas se encuentran. Estos objetivos se fundamentaron en principios de Causación Circular Acumulativa de Gunnar Myrdal, postura teórica considerada en esta investigación.

Al respecto del primer objetivo particular se ubicaron 19 subsectores de actividad comunes en centros manufactureros de primera importancia y 13 ciudades donde esas actividades “esenciales” estaban vigentes para funcionar como “centros de impulso económico”. Pero un análisis a una escala espacial evidenció varios de esos casos como parte de áreas industriales ya consolidadas (con el par Coatzacoalcos – Minatitlán, al norte; y Salina Cruz, al sur) por lo cual el número de opciones se redujo a cinco. El bajo número de alternativas para funcionar como centros industriales denota la complejidad asociada al logro de las principales metas establecidas en el proyecto asumido por el gobierno federal. A lo anterior deben sumarse la escasez de recursos públicos, la ausencia de inversión privada y el tiempo relativamente limitado que resta al sexenio 2018-2024.

Conceptos clave: Istmo de Tehuantepec, crecimiento económico, Industrias manufactureras

¹ Maestro en Geografía, Instituto de Geografía-UNAM, armandox@igg.unam.mx

Introducción

A partir de la puesta en marcha de la presente administración federal, en diciembre de 2018, vienen sucediéndose diversos cambios que pueden calificarse como poco comunes. Destaca cierto giro ideológico comparable, tal vez, al manejado al entrar México al entorno de la globalización. Otra diferencia notable se encuentra al revisar las actuales obras de infraestructura de mayor importancia. Al revisar cualquier sexenio anterior podían sumar un par de decenas, aparte de ubicarse relativamente dispersas por el territorio nacional. Hoy día solo destacan cuatro: el Tren Maya, la nueva refinería de Dos Bocas, el programa de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec y el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. Como puede observarse la terminal aérea es la única construcción fuera del sur y sureste del país, consecuencia lógica al estar fuera de las prioridades iniciales de esta administración.

En suma, está demostrado el interés gubernamental de impulsar el mejoramiento socioeconómico de una región ancestralmente pobre. Aun cuando parece dejar de lado el apoyo a otras zonas tan pobres (situadas en las demás regiones del país) como la que ahora supone prioridad sexenal. Sin embargo, dejamos fuera cuestionar esas prioridades, para concentrarnos en una de las alternativas. Se trata del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT). Son varias las razones para estudiar y analizar este plan. De entrada, conviene ubicarlo como el único de esos proyectos que comprende un ámbito regional significativo, con perspectivas de ampliar su alcance a escala internacional, al conectar el Golfo de México (y de ahí las rutas al Océano Atlántico) con la costa del Océano Pacífico. Además de contemplar el crecimiento de la actividad económica local como medio de mejorar las condiciones socioeconómicas de quienes residen en la zona del Istmo.

A partir de sus características el PDIT puede calificarse como intento ambicioso de desarrollo regional, el primero después del poco exitoso Plan Puebla-Panamá entre 2001 y 2006. Por esa razón el programa en cuestión podría tener potencial suficiente para el logro de sus objetivos. Además de que, en nuestra opinión, merece reconocimiento por retomar proyectos con alcance regional, los cuales prácticamente dejaron de aplicarse desde 1995, de manera coincidente con la puesta en marcha de acciones asistenciales dirigidas a la población económicamente vulnerable.

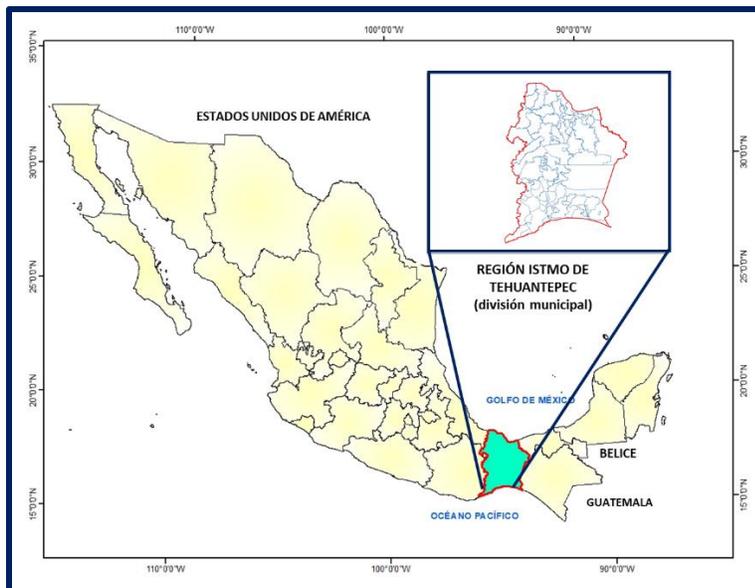
En este contexto se aprecia necesario examinar las nociones tradicionales sobre crecimiento económico, al ser uno de los elementos sustanciales para mejorar las condiciones socioeconómicas de las sociedades locales, discutiendo el potencial que representan ciertas actividades como posibles catalizadoras de ese crecimiento. De igual manera es importante analizar el discurso gubernamental y sus justificaciones para canalizar recursos a la región Istmo, al incorporar una serie de aseveraciones ideológicas, poco comunes en la actualidad, las cuales sustentan los componentes técnicos del Programa.

Antecedentes

Al momento de publicarse en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 4 de agosto de 2020, cobró vigencia El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), para:

“... atender el rezago económico y social con el fin de restablecer el bienestar de la población del Istmo de Tehuantepec, conformada por 79 municipios: 46 pertenecientes al Estado de Oaxaca y 33 en el Estado de Veracruz.” (DOF, 2020).

En este punto, el Mapa 1 es útil para ubicar el Istmo de Tehuantepec, tal y como lo describe el proyecto.



Mapa 1. Localización y delimitación regional/municipal del Istmo de Tehuantepec.

Fuente: Elaboración propia con datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Gobierno Federal, 2020. INEGI. Integración Territorial 2020.

Para ese fin el PDIT presenta cinco objetivos “estratégicos”:

1. Fortalecer la infraestructura social y productiva
2. Impulsar un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo en beneficio de la población
3. Asegurar la articulación de acciones emergentes para población en situación de pobreza extrema
4. Conservar la biodiversidad, el agua, el suelo y el aire con un enfoque sustentable
5. Reforzar la cultura y la identidad regional de los pueblos originarios.

Según el DOF (*Ibid.*), el Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (CIIT) será la columna vertebral del proyecto, cuyo impulso será financiado mediante inversión federal dirigida a los rubros siguientes:

1. Modernización del Ferrocarril Istmo de Tehuantepec.
2. Ampliación de los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz.
3. Modernización de la carretera MEX-185 y construcción de una autopista de altas especificaciones.
4. Mantenimiento y modernización de oleoducto de 220 km para transportar gas natural.
5. Mantenimiento y rehabilitación a las refinerías de Minatitlán y de Salina Cruz.
6. Desarrollo de centrales eólicas para la generación eléctrica en la región de Ixtepec.

7. Instalación de fibra óptica subterránea sobre el derecho de vía ferroviaria.

Este esfuerzo tiene precedentes que pueden remontarse al Siglo XIX. Sin embargo, es importante recordar el intento más reciente realizado en 1973, cuando se estructuró la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, sin conseguir resultados de especial trascendencia en cuanto al logro de sus objetivos.

Antes de empezar el análisis sobre objetivos y viabilidad de este Programa, pueden discutirse varios de sus contenidos. Por ejemplo, la pretensión de “restablecer el bienestar de la población”, que puede calificarse de imprecisa al no presentar evidencias de que esa población haya alcanzado antes un “bienestar” mejor o peor que el actual. Otra afirmación que también podría ser controversial dentro del PDIT, se encuentra en la expresión “nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo” declaración que, además de un tanto soberbia, poco tiene de novedosa al proponer acciones empleadas desde la década de los años cuarenta. Pueden sumarse otros tres puntos ideológicos del proyecto:

“El mercado no sustituye al Estado ... “

“No dejar nadie atrás, no dejar a nadie fuera ... “

“Será a través del Programa que el Estado recuperará su fortaleza como garante de estabilidad y generador de políticas públicas coherentes” (*Ibid.*).

La primera y tercera aseveraciones son suficientes para terminar con cualquier expectativa de novedad, al reconocer esta propuesta como un intento más de lograr crecimiento/desarrollo de tipo endógeno para la región. Nada nuevo, simplemente recurre a las políticas regionales establecidas en México durante el periodo donde imperó el modelo de sustitución de importaciones.

Si se buscaran cuestionamientos adicionales, tendría un peso significativo la utilización, reiterada y demasiado libre, de los términos “desarrollo” y “bienestar” (bienestar social), de manera indistinta y sin plantear una definición suficientemente rigurosa para avalar la precisión de estos conceptos al aplicarlos aquí. Aparte, el diagnóstico respectivo tampoco incorpora visiones o intenciones novedosas. Todo el proyecto se reduce a designar a Coatzacoalcos (al Este, en el Golfo de México) y Salina Cruz (al Oeste, en el Pacífico) como los cimientos de este esfuerzo. Funcionando como “polos” estratégicos, enlazados mediante el “eje” ferroviario que las une (de 316 kilómetros de longitud), más otras alternativas viales existentes o por construir. Debe suponerse que las autoridades anticipan que los beneficios a generar se irradiarán, desde esos polos y el eje mencionado, hacia los espacios circundantes.

Con los antecedentes expuestos hasta aquí, conviene señalar que el presente trabajo está relacionado de manera directa con el segundo “Objetivo Prioritario” del PDIT, dirigido a promover “un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo” (*Ibid.*), donde se incluya toda la población del Istmo de Tehuantepec. Lo anterior ante dos realidades del proyecto en curso:

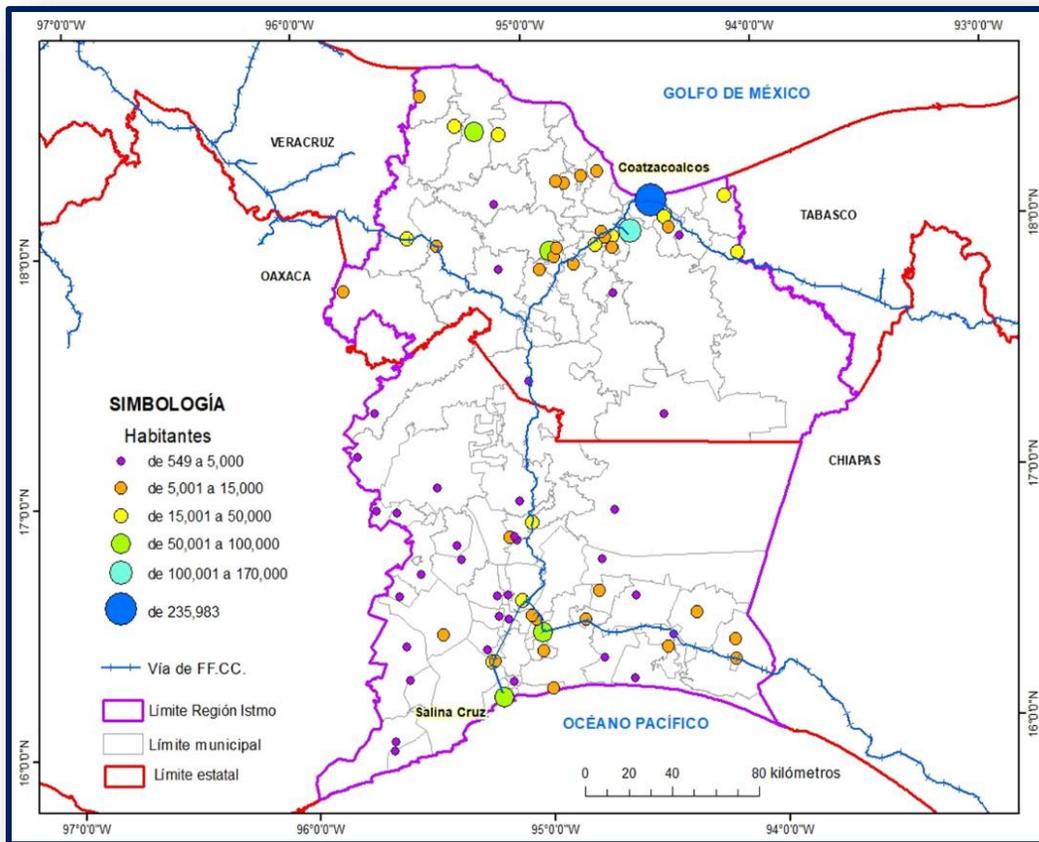
1- Una elevada concentración de la actividad económica regional en solo cuatro municipios, los cuales acumularon 83 por ciento de los ingresos totales de todo el istmo. Encabezados por Salina Cruz, al aportar 35 por ciento del total de recursos municipales captados; mientras tres municipios veracruzanos (Coatzacoalcos, Minatitlán y Cosoleacaque)

sumaron otro 48 por ciento. De donde resulta que los demás municipios (75 en total) solo se beneficiaron del 13 por ciento restante.

2- Las posturas teóricas dominantes acerca de crecimiento económico y desarrollo en términos socioeconómicos, plantean la necesidad de que lugares y regiones donde se busque impulsar ese tipo de crecimiento deberán contar ya con ciertas actividades e infraestructura de diversa índole, así como disponer de suficiente capital humano y de inversión.

Reconocer alta concentración de rubros económicos en pocos municipios lleva a recuperar una serie de líneas teóricas que reafirman la capacidad de lugares donde se cuenta ya con los factores enunciados en el segundo punto, siempre buscando crecimiento económico. Por omisión se complicará conseguir tal impulso en sitios donde están ausentes. Desde aquí se tienen ya un primer cuestionamiento sobre la viabilidad de este esfuerzo, ante la escasez de actividades económicas significativas en buen número de unidades municipales que integran la región Istmo. En este punto es oportuno mostrar algunos de los elementos mencionados por PDIT, para lo cual es útil la cartografía que estructura el Mapa 2.

**Mapa 2. Istmo de Tehuantepec:
Habitantes, cabeceras, límites municipales y vías férreas, 2020.**



Fuente: Elaboración propia con datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Gobierno Federal, 2020. INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020; Integración Territorial 2020.

Todo lo anterior enfatiza la necesidad de revisar los aspectos teóricos mencionados, así como realizar un diagnóstico que permita determinar, de manera más rigurosa, una opinión sobre las perspectivas de concretar de manera exitosa el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Por lo tanto, como objetivo general se propone realizar un estudio sobre la viabilidad de detonar crecimiento económico en el Istmo de Tehuantepec; a partir de las bases bajo las cuales aparece en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 donde toma protagonismo la industria manufacturera. De igual manera y para el logro del objetivo central, deben responderse dos preguntas, las cuales serán consideradas como objetivos particulares en esta investigación:

- ✚ ¿cuáles son las actividades económicas relacionadas con el buen desempeño manufacturero?
- ✚ ¿cuáles son los municipios del Istmo de Tehuantepec donde se encuentran estas actividades?

Como puede observarse aceptamos el potencial que significa la industria como dinamizadora de la actividad económica en general, opción desde la cual es posible demostrar la asociación existente entre actividades industriales y crecimiento económico, combinación siempre deseable al estudiar ámbitos relativos a la desigualdad regional (García de León, 2021).

Contexto teórico en torno a la viabilidad del PDIT.

La intención de autoridades federales con respecto a promover crecimiento económico en el istmo mexicano nos remite a examinar un conjunto de posibles soluciones para abatir desequilibrios regionales. Como se sabe, este objetivo ha sido compartido por numerosas naciones en diversas épocas, a partir de la Gran Depresión en los Estados Unidos, pues hasta entonces eran escasas las alternativas teóricas para enfrentar este reto fundamental. A la par de lo anterior es oportuno recordar cómo, tras los estragos de la Segunda Guerra, se fueron adoptando y consolidando algunos principios teóricos y modelos econométricos elaborados con base en ideas postuladas desde el inicio del Siglo XIX por autores clásicos, como Adam Smith, Thomas Malthus y David Ricardo (Harris, 2007).

Al momento de encontrar en el Programa de Desarrollo del Istmo la frase: “El mercado no sustituye al Estado...” es inevitable recordar la llamada “teoría sobre el desarrollo” (o teorías), justamente por sus propuestas para dinamizar economías poco prometedoras o en crisis. Ruta que lleva directo a los trabajos y propuestas de John M. Keynes, quien recomendaba a los gobiernos intervenir mediante acciones concretas para resolver (o al menos atenuar) los desequilibrios económicos. Con énfasis en aquellos inconvenientes ante los cuales las “fuerzas del mercado” se demostraban incapaces de resolver. Una de las principales sugerencias era considerar políticas anticíclicas en los momentos de crisis económicas (Sarwat *et. al.*, 2014), criterio todavía vigente como recurso estratégico del Estado. Como consecuencia de lo anterior, la siguiente generación de especialistas aceptaba prácticamente como sinónimos los conceptos de crecimiento económico y desarrollo, predominando el interés por alcanzar un crecimiento sostenido de la economía incentivado por una participación significativa del Estado, sin preocuparse de cómo se distribuyen los beneficios logrados o la riqueza conseguida (Mora, 2006).

Los párrafos anteriores van perfilando el interés del PDIT por recuperar las políticas keynesianas, las cuales demandan (y justifican) un Estado fuerte e involucrado en fomentar crecimiento económico. Si bien la única novedad del proyecto mencionado estriba en su interés por hacer llegar a los residentes de la región istmeña (la mayor parte en situación de pobreza), una parte significativa (suponemos...) de la riqueza por generar. Tal vez sea esa la razón del por qué este esfuerzo rescata un modelo de tipo endógeno y financiado esencialmente por el gobierno. Si dependiera de empresas privadas (dentro de un esquema de crecimiento más exógeno) seguramente buena parte de las ganancias producidas terminarían fuera del Istmo. Al menos eso da a pensar el discurso gubernamental, ahora similar a planteamientos propios de los años setenta y ochenta, cuando Raúl Prebisch (1982) denunciaba los bajos precios de materias primas exportadas por regiones con atraso económico y el cómo, además, parte importante de las menguadas ganancias de todas formas terminaban fuera de la zona donde se habían generado (*Op. cit.*:56).

Debido a que el proyecto actualmente en marcha omite hacer explícito el mecanismo por el cual conseguirá derramar beneficios económicos a la población local y tampoco puede concebirse sin inversión externa, es recomendable examinar los mecanismos para llegar a la primera meta, esto es, promover crecimiento económico en la región del Istmo de Tehuantepec. De no conseguirse el despegue planeado, los demás beneficios tampoco podrán concretarse.

Al respecto puede recurrirse a dos principios teóricos bien consolidados a lo largo de las últimas siete décadas. El primero alude a las industrias manufactureras, como catalizadoras de crecimiento económico. De aceptar el principio anterior, el segundo principio refiere los factores necesarios para dar viabilidad a estas actividades. La discusión sobre el papel positivo de las industrias manufactureras como actividades precursoras de crecimiento económico en sitios donde se establecen, cuenta con un consenso prácticamente generalizado. Por ejemplo, Adam Szirmai es contundente al afirmar:

“La industrialización llega a ser sinónimo de salud, desarrollo económico, liderazgo tecnológico, poder político y dominio internacional. El mero concepto de desarrollo viene a estar asociado con la industrialización. La industrialización se acepta, con razón, como el principal motor del crecimiento y desarrollo” (Szirmai, 2012:407).

Opinión compartida por instituciones gubernamentales internacionales, como es el Departamento de Comercio de los Estados Unidos:

“La primera parte de este estudio encuentra que las industrias manufactureras tienen propiedades especiales para inducir el crecimiento. Más que otras industrias, ellas permiten la especialización de procesos productivos, desarrollan tecnología y la diseminan en la economía” (USDC, 1995:16).

Por su parte, la Organización para el Desarrollo Industrial, de Naciones Unidas concluye:

“... incluso hasta después de 1990, el sector manufacturero de países en desarrollo mantiene las condiciones que lo describen como conductor del desarrollo económico” (Haraguchi *et. al*, 2016:22).

Ante tal aceptación, no sorprende que el Plan para el Istmo igualmente avale las afirmaciones anteriores, ya que considera como esencial para enfrentar la desigualdad y atraso económico de la región:

“... fomentar la instalación de empresas que realicen alguna actividad de industrias manufactureras en los sectores con mayor potencial en la región Por lo anterior, es necesario enfocarse en incentivar y atraer inversión que desarrolle la actividad económica de nuevas industrias manufactureras, ya que es la actividad económica de mayor valor agregado da a la región del Istmo, además de tener casi toda la contribución de la producción bruta. Siendo así un sector económico que debe de ser potencializado en el Istmo de Tehuantepec debido a que sus bienes y/o servicios son los que mejor se pueden comercializar en el mercado nacional e internacional.” (DOF, 2020).

Ahora bien, al puntualizar interés por “atraer inversión” se acepta de manera no explícita que el crecimiento buscado será difícil de alcanzar con solo opciones endógenas. Lo importante es la certeza sobre del potencial que presentan las manufacturas para estimular crecimiento económico. Pero de igual manera hay consenso sobre la existencia de limitaciones significativas para instalar una fábrica nueva en un lugar determinado, las cuales parecen estar fuera de los elementos contemplados por la propuesta gubernamental.

Alrededor de esta temática se cuenta con dos líneas teóricas. La primera de ellas viene de la Escuela Neo-Weberiana (Bustos, 1993), de corte neo-clásico, preocupada esencialmente por las cuestiones espaciales en términos de localización geográfica del futuro emplazamiento industrial. Está centrada en los beneficios a alcanzar mediante la reducción de costos por transporte y distancia respecto a otras plantas competidoras. Como puede observarse, este enfoque consideraba como riesgosa la cercanía entre establecimientos fabriles por motivos de espionaje industrial. Lógicamente, esta línea perdió vigencia ante los procesos globalizadores, hecho que nos lleva a poner atención en la segunda corriente.

Aquí se tienen dos requerimientos sustanciales para atraer nuevas industrias. El primero corresponde a la existencia de infraestructura adecuada y disponibilidad de mano de obra capacitada. La segunda condición atañe a la ventaja que ofrece la presencia de ciertas actividades económicas, necesarias en el emplazamiento propuesto. Como se mencionó antes, analizar esta última circunstancia es el objetivo del resto del presente estudio, en un intento por determinar hasta qué punto la región Istmo está equipada para concretar un impulso industrial como el buscado por el PDIT.

Los análisis planteados en el párrafo anterior se justifican a partir de hallazgos relevantes sobre este tema, como el postulado por George Borts, quien afirmó:

“El crecimiento de una región depende fuertemente del comportamiento de precios de su sector exportador. Una región con alto ingreso crecerá más rápido que otra región con bajo ingreso, si la demanda de sus bienes de exportación está aumentando. Debido a que una región de alto ingreso produce diferentes satisfactores que una región de bajo ingreso, el éxito exportador de una región no se extenderá a la otra” (Borts, 1960:326).

Esta conclusión, obtenida seis décadas atrás, sigue vigente. Además, explica por qué unas regiones se mantienen con menor dinámica económica (como sucede en la mayor parte del Istmo) que otras (por ejemplo, la frontera norte de México). La aseveración referida obliga a aceptar que las manufacturas podrán catalizar crecimiento económico en un lugar o

región, pero que el tipo de establecimientos fabriles a emplazar deberán contar con características tecnológicas y logísticas para colocar sus productos en el mercado exterior.

De manera complementaria a lo anterior, autores como Krugman apoyaron los principios establecidos por Alfred Marshall (1920), según se demuestra con el siguiente párrafo:

“... refiriendo los trabajos de Marshall, especificó tres factores básicos para explicar la concentración de actividades en ciertos lugares o regiones (disponibilidad de trabajadores, de elementos para la producción y ambiente tecnológico) originando un proceso de circularidad” (Krugman, 1992; en: García de León, *Op. cit.*).

El antecedente de tales procesos (de “circularidad”) deriva de las propuestas establecidas por Gunnar Myrdal, autor que propone la siguiente idea: una localidad o región con una actividad económica próspera y en desarrollo, generará diversos impactos favorables sobre los demás sectores (“*spread effects*”) produciendo a la vez mayor crecimiento económico. Por el contrario, cuando un rubro de actividad estratégico va en caída, puede arrastrar a los demás (“*backwash effects*”) y alcanzar una dinámica negativa, acelerada e irreversible. En ambos casos tendrán lugar procesos de circularidad, tal y como los denomina Myrdal (1957), desde una perspectiva propia de las teorías sobre divergencia económica.

Dentro de la teoría de la causación circular y salvo unas pocas excepciones, es viable considerar los municipios del Istmo de Tehuantepec como afectados por efectos retardadores (“*backwash effects*”), cuyos resultados más palpables son el predominio de economías locales de tamaño modesto; y, peor aún, sin la dinámica suficiente para tomar fuerza al encontrarse dentro de los supuestos Borts. Es decir, con un aparato exportador prácticamente inexistente en la mayor parte de los municipios de la región.

Las puntualizaciones anteriores permiten inducir el interés del gobierno mexicano por impulsar un proceso de circularidad entre los municipios localizados en el Istmo de Tehuantepec, a partir de incentivar en unos pocos lugares (10 centros urbanos ubicados de manera estratégica) crecimiento económico y detonar los “*spread effects*” postulados por Myrdal.

Dentro del mismo contexto, otro aspecto por determinar son algunos elementos físicos y humanos específicos, fundamentales para potenciar nueva dinámica económica. Ante el alto número de trabajos que encaran los requerimientos principales para recibir nuevas industrias en un lugar determinado, se evita aquí ahondar en esta temática. Centrando la atención en el trabajo de David Smith sobre localización industrial ante el mérito que supone complementar requerimientos concretos, obtenidos de las teorías de localización, con otros de índole física o de carácter humano, incorporando también aspectos sobre la conveniencia de participación gubernamental. De manera resumida, Smith (1981:45-70) señala ocho elementos requeridos por una empresa industrial para instalarse en un lugar:

1. Materia prima y energéticos.
2. Cercanía a mercados de consumo con mediano o alto nivel adquisitivo.
3. Medios de transporte, vialidades y costos de carga.

4. Disponibilidad de terrenos con ciertos atributos.
5. Mano de obra y personal gerencial.
6. Capital operativo y financiamiento del proceso de producción.
7. Políticas públicas de aliento al desarrollo industrial.
8. Aglomeración, eslabonamientos y externalidades. (*Op. cit.:*60).

Revisando la lista anterior, los primeros dos puntos pueden asociarse con factores pertenecientes a teorías de localización geográfica, mientras otros tres siguientes se refieren a infraestructura y recursos humanos. A los anteriores deben sumarse recursos financieros suficientes apoyados por programas gubernamentales que promuevan la instalación de establecimientos fabriles.

Con estos antecedentes se fundamentan los objetivos del presente estudio: caracterizar los municipios de la región y determinar en cuáles se encuentran los sectores de actividad más relacionados con el desempeño manufacturero. Completando este análisis con un diagnóstico sobre posibles casos municipales con mejores perspectivas para incentivar crecimiento económico, a partir de un impulso manufacturero regional.

El supuesto principal anticipa que casos municipales donde se cuente con los rubros de actividad asociados a las actividades manufactureras destacarán como viables para ubicar nuevas plantas industriales. Puede inferirse que, de encontrar un número aceptable de esos casos, serán mayores las posibilidades de éxito del PDIT. Por el contrario, de resultar insuficientes, será más que complicado cumplir las principales metas del proyecto gubernamental.

Procedimientos metodológicos y resultados

Los siguientes apartados se dirigen a responder las dos preguntas planteadas en apartados anteriores, aprovechando para ello algunas bases conceptuales, procesos estadísticos de clasificación y otros igualmente de corte cuantitativo. Así como la revisión de resultados obtenidos.

Para resolver la primera interrogante (establecer las actividades asociadas con las manufacturas) se enfrentó la falta de especificidad en los requerimientos propios de la industria, tal y como se exponen en trabajos teóricos al respecto. Por ejemplo, representa una complicación importante el cómo precisar la disponibilidad de mano de obra en un lugar cualquiera. Para solventar esas limitaciones, se recurrió a información estadística presente en los censos económicos. A manera de referentes se seleccionaron tres centros urbanos con presencia significativa de industria manufacturera a escala nacional Saltillo (y su conurbación con-Ramos Arizpe), Querétaro (Corregidora-El Marqués) y Hermosillo. A los anteriores se sumaron tres localidades del Istmo (Coatzacoalcos, Minatitlán y Salina Cruz), todas con industrialización significativa. Por último, se agregó una ciudad también local, de tamaño intermedio (Juchitán, Oaxaca) con menor importancia, pero relativamente representativa de la escala local. Por otra parte, se consideró que una caracterización por subsector ganaría en detalle, de donde se procedió a identificar cuáles de ellos estaban presentes en la mayoría de estos siete casos urbanos.

Cuadro 1. Subsectores de actividad económica comunes en centros manufactureros de México.

Subsector	Nombre de la actividad	Subsector	Nombre de la actividad
221	Generación, transmisión, distribución y comercialización de energía eléctrica, suministro de agua y de gas natural por ductos al consumidor final	561	Servicios de apoyo a los negocios
		562	Manejo de residuos y servicios de remediación
236	Edificación	611	Servicios educativos
237	Construcción de obras de ingeniería civil		
238	Trabajos especializados para la construcción	621	Servicios médicos de consulta externa y servicios relacionados
		622	Hospitales
484	Autotransporte de carga		
485	Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril	721	Servicios de alojamiento temporal
488	Servicios relacionados con el transporte	722	Servicios de preparación de alimentos y bebidas
522	Instituciones de intermediación crediticia y financiera no bursátil	811	Servicios de reparación y mantenimiento
		812	Servicios personales
531	Servicios inmobiliarios		
541	Servicios profesionales, científicos y técnicos	Total: 19 subsectores de actividad "esenciales"	

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Censos Económicos 2019.

En primera instancia los Censos Económicos 2019 (INEGI, 2020) contabilizan 88 subsectores a nivel nacional. Pero en los casos tomados como referencia solo se identificaron 43 y no todas esas ciudades reportaron el mismo número. Así, fue necesario identificar los subsectores más frecuentes. Antes de empezar los cálculos, debe destacarse esta particularidad, de cómo en lugares de alta importancia industrial únicamente contaban la mitad de los subsectores existentes. Corresponde a una situación generalizada en el país, donde únicamente los mayores centros urbanos se acercan al total; por ejemplo, la Ciudad de México contaba con 85 subsectores, Monterrey tenía 81 y Guadalajara 80. Como resultado se identificaron 19 subsectores presentes en la mayor parte de centros industriales importantes. Este conjunto de actividades se lista en el Cuadro 1.

Tal repetición lleva a suponer que las labores listadas en el tabulado anterior reflejan el cumplimiento de los requisitos enunciados por Smith (*Op. Cit.*). Del mismo modo, al aparecer en los centros fabriles importantes los asumimos como rubros relativamente indispensables para el adecuado funcionamiento de establecimientos manufactureros con cierto nivel tecnológico.

Para proponer estas ocupaciones fue necesario examinar cada una de las 43 posibilidades (subsectores) iniciales. De entrada, quedaron descartadas 24 algunas por estar ausentes como los servicios postales, de mensajería, paquetería, así como servicios de almacenamiento. Contra lo que podría suponerse, no parecen ser comunes en las localidades industriales. Otras labores también se omitieron por ser propias de sitios muy particulares (por ejemplo, el transporte por agua) o servicios aéreos, presentes en las cercanías de ciudades importantes, desde donde proporcionan este servicio a nivel regional.

Luego de completar esta etapa del presente trabajo quedó respondida la primera interrogante a modo de objetivo particular. Lo anterior permitió seguir con la fase siguiente: buscar municipios de la región Istmo donde estuvieran presentes los 19 rubros planteados en el Cuadro 1. A estos subsectores podemos calificarlos como actividades “esenciales” para el desarrollo industrial.

Municipios con mayor presencia de actividades esenciales. Entramos aquí al ámbito del segundo objetivo de esta investigación, donde la revisión efectuada destacó 13 localidades (ver Cuadro 2).

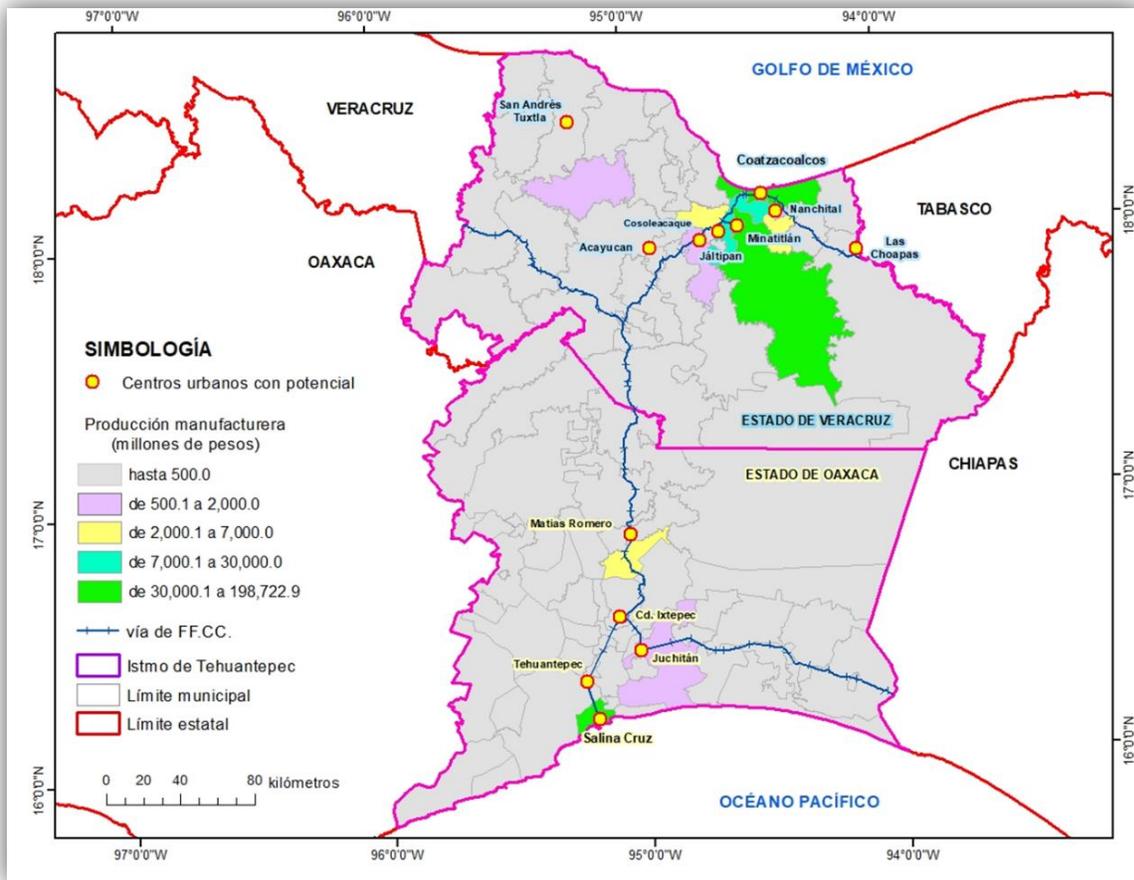
Cuadro 2. Istmo de Tehuantepec: Centros urbanos con suficiencia de subsectores esenciales

Entidad Federativa	Municipio	Subsectores esenciales	Entidad Federativa	Municipio	Subsectores esenciales
Oaxaca	Salina Cruz	19	Veracruz	Coatzacoalcos	19
Oaxaca	H. Ciudad de Juchitán	18	Veracruz	Minatitlán	19
Oaxaca	Ciudad Ixtepec	17	Veracruz	Acayucan	17
Oaxaca	Santo Domingo Tehuantepec	17	Veracruz	Cosoleacaque	17
Oaxaca	Matías Romero Avendaño	16	Veracruz	Jáltipan	17
			Veracruz	San Andrés Tuxtla	17
			Veracruz	Nanchital de Lázaro Cárdenas	17
			Veracruz	Las Choapas	16

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Censos Económicos 2019.

Resultaron cinco casos de Oaxaca y ocho de Veracruz con potencial suficiente para considerarse al asentar nuevos establecimientos de manufacturas, bajo los supuestos planteados por el PDIT en su interés de impulsar crecimiento económico. A pesar de contar con el listado mencionado, sería difícil obtener conclusiones significativas sin contemplar la escala espacial, para lo cual se elaboró el Mapa 3. Además de representar las localidades prometedoras indicadas en el Cuadro 2, la cartografía referida muestra los municipios con producción manufacturera significativa. De igual manera incluye la red ferroviaria regional, recordando la importancia notable de estas vías, al representarlas como “columna vertebral” del proyecto regional (DOF, *Op. Cit.*).

Mapa 3. Istmo de Tehuantepec: Centros urbanos con suficiencia de subsectores esenciales; producción bruta manufacturera y vías ferroviarias.



Fuente: Elaboración propia con datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Gobierno Federal, 2020. INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020; Integración Territorial 2020.

A partir de la revisión del tercer mapa fue necesario matizar la aparente ventaja de la porción del Istmo perteneciente a Veracruz. Como se observó en el Cuadro 2, esta entidad federativa ubicó ocho ciudades con la mayor cantidad de actividades económicas “esenciales” para la marcha de industrias manufactureras. Pero se hizo evidente que seis, de los ocho centros urbanos situados en la porción veracruzana, funcionan ya como centros principales o secundarios del importante desarrollo logrado en la zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos y la refinería situada en Minatitlán. En ellos es notable presencia industrial de primera importancia y con elevada producción manufacturera.

Aparte de su cercanía al par Coatzacoalcos-Minatitlán tienen en común estar conectadas entre sí por la carretera federal MEX 185 (conocida como “Carretera Transístmica”); todas separadas por distancia moderadas. Por ejemplo, Acayucan es el lugar más alejado a Coatzacoalcos a solo 68 kilómetros. Mientras Nanchital igualmente forma parte de la zona de influencia de ese puerto, ahora unida por un tramo de la “Carretera Costera del

Golfo” (carretera federal MEX 180). De hecho, Las Choapas también se enlaza a la misma vialidad (a 47 kilómetros de Nanchital).

Conviene agregar que las cinco ciudades mencionadas también se comunican por la vía del ferrocarril interoceánico. Aparte de las coincidencias señaladas antes, las ocho localidades veracruzanas han demostrado una capacidad casi nula para expandir sus efectos positivos (*spread effects*) al resto del Istmo; esto último a pesar de su incuestionable importancia económica. Por ende, será improbable generar en ellas un impulso adicional de la magnitud necesaria según las metas del PDIT. En todo caso demandarán inversiones mayúsculas para lograr el efecto deseado.

Cuadro 3. Istmo de Tehuantepec: distancias entre centros urbanos con suficiencia de subsectores esenciales

Origen	Destino	(km)	(minutos)
Coatzacoalcos	a Minatitlán	22	30
Minatitlán	a Cosoleacaque	15	20
Cosoleacaque	a Jáltipan	9	17
Jáltipan	a Acayucan	22	25
Carretera Federal libre (MEX 185)		68	92
Origen	Destino	(km)	(minutos)
Coatzacoalcos	a Nanchital	14	24
Nanchital	a Las Choapas	47	54
Carretera Federal libre (MEX 180)		61	78
Origen	Destino	(km)	(minutos)
Salina Cruz	a Tehuantepec	18	26
Tehuantepec	a Juchitán	27	28
Juchitán	a Cd. Ixtepec	19	34
Cd. Ixtepec	a Matias Romero	61	76
Carretera Federal libre (MEX 185)		125	164

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Censos Económicos 2019.

Aprovechando la información del Cuadro 3, así como los elementos aportados ahora por el Mapa 3, es posible recomendar dejar de lado las poblaciones mencionadas y tomar como mejores candidatas las localidades urbanas menos relacionadas con la subregión anterior, es decir, San Andrés Tuxtla (hacia el occidente del Istmo) y Las Choapas (en el oriente). Aún cuando ambos sitios están un tanto alejados de la zona central del corredor, donde más se necesita ampliar los beneficios de un crecimiento económico. Al hacer referencia a las cinco localidades del Istmo oaxaqueño (ver Cuadro 3) se aprecia, al igual que en Veracruz, su disposición sobre la carretera federal MEX 185, en la ruta transístmica. Es notable, aunque explicable, cómo once de las trece posibilidades urbanas (de Veracruz y Oaxaca) para asentar centros de impulso económico, forman parte de esta vialidad. Sin duda representa un elemento fundamental en la economía del Istmo, al funcionar por décadas como el enlace más corto (alrededor de 300 kilómetros) entre los dos océanos a los que México tiene acceso.

Una nueva revisión del Mapa 3 lleva a afirmar que cuatro de las opciones oaxaqueñas ahora corresponden a la zona de influencia de Salina Cruz, de manera que llegar de ese punto hasta Tehuantepec y Juchitán supone menos de 50 minutos, tiempo que se amplía a 1.25 horas al incluir Ciudad Ixtepec. El único centro urbano alejado del puerto es Matías Romero (125 kilómetros), igualmente comunicado por la MEX 185. Es el único que destaca por su relativa cercanía a la parte central del istmo y en donde se levantan las primeras estribaciones de serranía con relieve accidentado el cual, desde ahí, se extiende cerca de 80 kilómetros hacia el norte y más allá del límite con el Estado de Veracruz. Así, su situación geográfica lo favorece como punto para asentar nuevos establecimientos industriales.

Como se dijo antes, más al norte viene cierto vacío poblacional (ver Mapa 2 y Mapa 4) abarcando toda la porción media de la Región Istmo, debido a lo irregular del terreno. En este sentido, Ciudad Ixtepec también podría tener viabilidad como nuevo centro impulsor en la zona gracias a su situación geográfica, más cercana a la parte media del Istmo justo donde más hace falta, como se dijo ya, mejorar el bienestar de la población local.

Propuesta (PDIT) de 10 “Polos de Desarrollo para el Bienestar”. Así como identificamos opciones urbanas para cada una de las entidades federativas del Istmo, el gobierno federal también contempla sus propias alternativas. Al respecto encontramos en ellas un término capaz de sorprendernos: “Polos de Desarrollo...”. Se trata de otro elemento que nos regresa seis décadas en el tiempo, para retomar los planteamientos de Francois Perraux (en 1955) con su teoría sobre “polos de desarrollo”. Ampliamente manejada en los planes sexenales de México y otros países de América latina, en los años setenta y parte de los ochenta. Quienes propusieron los polos referidos antes, tal vez no se informaron de manera adecuada sobre la opinión de autores relativamente contemporáneos a Perraux. Por ejemplo, José L. Corraggio enfatizaba la falta de resultados positivos luego de múltiples intentos (fallidos en su mayoría) de aplicar esta teoría en el ámbito latinoamericano, tal y como lo demuestran las líneas siguientes:

“... un analista técnico “neutral” que se enfrente con los fracasos reiterados de implementación de polos de desarrollo, es posible que concluya que parte importante de la explicación debe encontrarse en la falta de un puente entre el concepto generalizado de polo, y los instrumentos de política económica que lo ponen en funcionamiento.” (Corraggio, 1972:3).

Al mismo tiempo este último especialista planteaba siete condiciones (*Op.cit.:9*) para conseguir el crecimiento buscado y la expansión de efectos benéficos sobre el entorno regional. Pero, de nueva cuenta dejaremos de lado esos puntos ante la limitación de espacio, por lo cual nos ceñiremos a revisar cuáles son los centros urbanos planteados por las autoridades federales.

Como puede observarse en el Cuadro 4, este proyecto refiere diez “polos” (ver Mapa 4), pero en rigor son nueve al encontrar dos de ellos en el municipio de Coatzacoalcos. Al comparar ese tabulado con el Cuadro 3 encontramos como única coincidencia a Ciudad Ixtepec, en el Estado de Oaxaca. En cuanto al resto de opciones gubernamentales, ya se explicaron nuestros criterios para descartar, como opciones, el par Coatzacoalcos-Cosoleacaque y también Salina Cruz, por ser zonas de industrialización consolidadas. A pesar de lo cual los beneficios económicos generados en momento alguno alcanzaron al resto del Istmo. Para los casos de Santa María Mixtequilla (solo 8 subsectores esenciales), Oluta y

Asunción Ixtaltepec (ambos con 11 subsectores), Sayula (con 12) y El Barrio de la Soledad (15) señalamos la ausencia de buena parte de las actividades necesarias para sostener una actividad manufacturera significativa.

Cuadro 4 y Mapa 4. “Polos de Desarrollo para el Bienestar” propuestos por el gobierno federal.



Fuente: Tomado del “Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec”.
 Perspectiva General. mayo 2020.

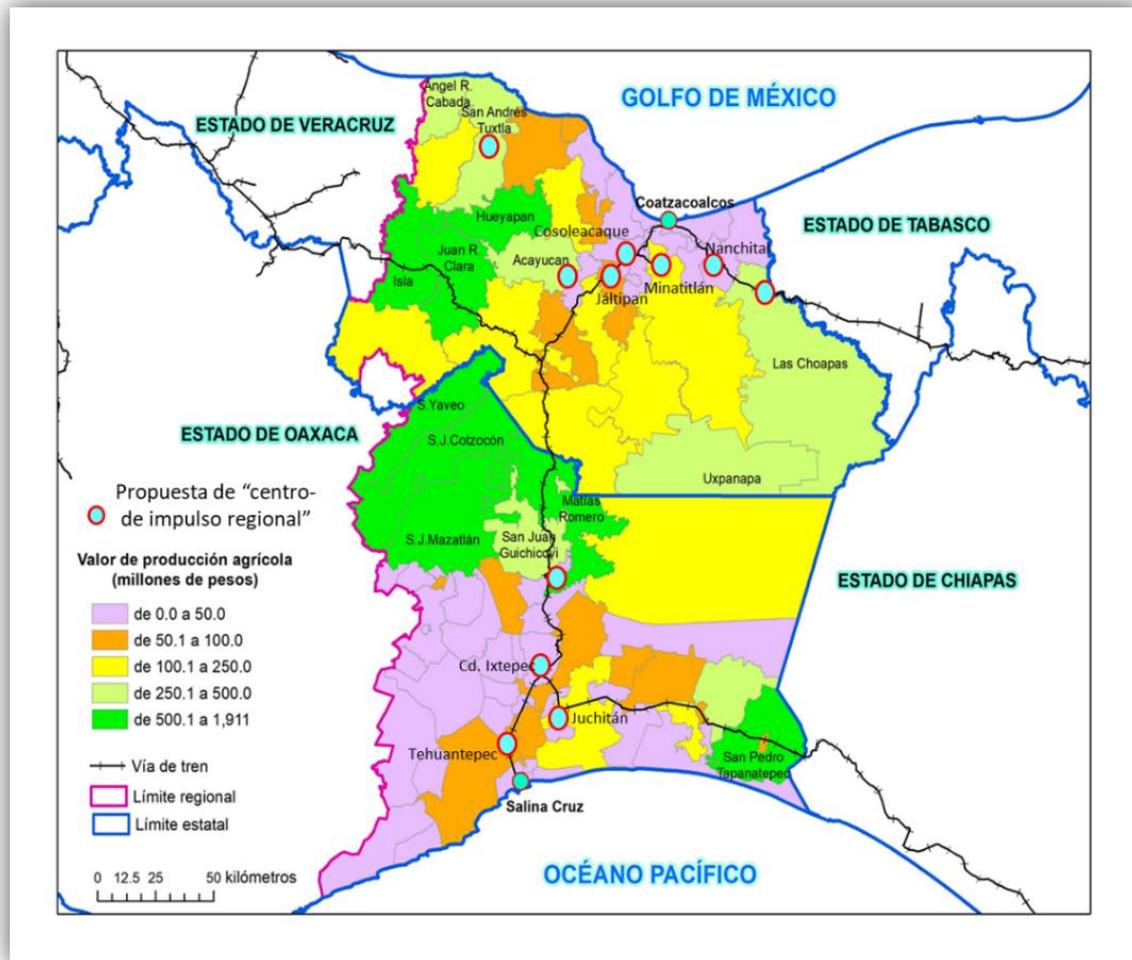
Sin embargo, el municipio de Barrio de la Soledad supone un caso especial, al registrar 15 sectores esenciales. Puede recordarse que nuestra preferencia fue Matías Romero, al contar con un subsector más y situarse 20 kilómetros al norte del primer municipio (ambos sobre la carretera MEX 185). Si bien la limitante para Barrio de la Soledad sería cierta lejanía a la parte media del Istmo, es posible sugerir que ambos sitios sumen sus potenciales para funcionar como un único emplazamiento industrial, ya sea para establecer un “polo” o, mejor aún, lo que preferimos denominar un “centro de impulso regional” o el equivalente a un parque industrial de extensión significativa.

Presencia de actividad agrícola. Para terminar el presente trabajo es importante dedicar un breve apartado a la producción agrícola del Istmo. Con particular atención sobre la aportación de los trece municipios que suponen mayor potencial para funcionar como centros de impulso a la actividad industrial. Lo anterior viene al caso ante la vocación netamente agrícola que presenta la mayor parte de los municipios que integran esta región.

Al respecto se determinó el valor de producción agrícola municipal (SIAP, 2021) y el indicador relativo al equivalente del valor de esa producción con respecto a la Producción Bruta Total de cada unidad municipal. En este punto se enfrentó una complicación metodológica, derivada del Censo Económico 2019, el cual deja fuera datos sobre sector

primario, excepto en cuanto a pesca y acuicultura. Como única alternativa, se puede recurrir al valor de producción de las cosechas agrícolas y compararlas con la producción bruta total, para cada uno de los 79 municipios del Istmo. A mayor porcentaje, resultará una presencia más significativa del sector primario. Y de coincidir valores de producción y participación mayoritarias en ciertos casos, obligará a reflexionar sobre posibles inconveniencias de incorporarlos a una dinámica de industrialización. En primera instancia, seguramente se generaría un conflicto notable al suponer la pérdida de zonas de cultivo en aras del desarrollo urbano-industrial de la región.

Mapa 5. Región Istmo: importancia agrícola municipal y ubicación de 13 centros impulsores



Fuente: Elaboración y cálculos propios con datos de INEGI. Censos Económicos 2019. SIAP; Producción Agrícola, 2018.

El Mapa 5 se integró a esta investigación para visualizar la relación entre importancia agrícola en la región Istmo, además de ubicar la circunstancia de cada una de las trece cabeceras municipales propuestas aquí para funcionar como centros impulsores de

crecimiento económico. Recordando que esas alternativas se redujeron a solo cinco (San Andrés Tuxtla y Las Choapas, en Veracruz; Matías Romero, Ciudad Ixtepec y Juchitán, Oaxaca). De la cartografía destaca la alta especialización agrícola en buena parte de la región analizada, con predominio de niveles medios sobre la zona central; a la par de una presencia agrícola modesta en la parte sur que caracteriza prácticamente la mitad de la porción oaxaqueña. Esta visión espacial, correspondiente al año 2018, concuerda con los datos estadísticos, sumando 53 (de 79 municipios) categorizados como productores poco relevantes, contra solamente 15 casos que alcanzaron niveles altos y muy altos. De manera equivalente, en 55 municipios la agricultura aportó poco a la economía local contra 14 con alta participación.

En concreto y con relación a posibles centros de impulso, los municipios veracruzanos de Acayucan, San Andrés Tuxtla y Las Choapas registraron montos de producción significativos (entre 250 y 356 millones de pesos) y participación en la economía total del 7 por ciento (en Acayucan) hasta 23 por ciento (en Las Choapas). Estos valores alcanzaron un máximo en Matías Romero (Oaxaca), una de las propuestas más prometedoras para establecer ahí industrias, pero con clara vocación agrícola al reportar cosechas con valor cercano a 600 millones de pesos equivalente al 47 por ciento de la producción bruta municipal. Por el contrario, otras siete ciudades/municipios (de los trece con alto potencial) demostraron poca trascendencia en el ámbito agrícola. Finalmente, Barrio de la Soledad (producción de 11.5 millones de pesos y participación agrícola de 21 por ciento) tampoco destacó en lo agrícola.

Conclusiones

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec destaca por ser el primer esfuerzo de alcance regional, en muchos años, emprendido por el gobierno de la República. Su antecedente más cercano fue el Plan Puebla-Panamá, también con objetivos ambiciosos y en una escala que trascendía el ámbito nacional. Esa es la razón de nuestro interés en profundizar sobre sus bases y objetivos, a pesar de considerar más bien limitadas las perspectivas de concretar los objetivos establecidos en el PDIT.

Primero, por el modesto ritmo de crecimiento de la economía nacional (si es que lo hay), lo cual reducirá los recursos públicos disponibles; es decir, limitará la fuente esencial de financiamiento de ese Programa al contemplar un modelo de desarrollo eminentemente endógeno. Del mismo modo, la magnitud de la tarea emprendida dificultará su terminación en el tiempo que resta al presente sexenio. Otra razón para dudar de su éxito son sus bases de viabilidad, sustentadas más en un discurso ideológico que en contemplar e invitar a actores específicos pertenecientes a empresas privadas a tomar parte en este esfuerzo, más allá de participar como meros contratistas.

Aparte de los elementos referidos, las bases ideológicas retoman el discurso oficial empleado en la década de los años setenta, al momento de proponer establecer diversos enclaves en territorio nacional; proyectos que nos llevan a recordar el éxito meramente parcial y lejano al éxito esperado. Ante la ausencia de un marco conceptual y, en especial de negocios, adecuado. Puede decirse que esos proyectos daban mayor peso a la intención que a la viabilidad real del mismo.

Dejando de lado las consideraciones mencionadas, se consideró el emplazamiento de nuevas instalaciones manufactureras en la zona de estudio, por su potencial para detonar crecimiento económico en los lugares donde estos sectores operan. Con esta base conceptual, la parte sustancial del presente trabajo se dirigió a determinar las actividades económicas relacionadas con el buen desempeño manufacturero y ubicar en cuáles son los municipios del Istmo de Tehuantepec donde se encuentran.

Para la primera se tomaron en cuenta siete localidades con presencia manufacturera significativa; cuatro de ellas pertenecientes a la Región Istmo y otras tres ajenas a esa porción del país. A partir de esos referentes se identificaron 19 subsectores presentes en municipios con presencia industrial, a los cuales se dio el nombre de “actividades esenciales” (para el desempeño manufacturero).

La segunda pregunta se resolvió mediante un procedimiento complejo y laborioso, luego de caracterizar los subsectores presentes en los 79 municipios integrantes de la Región Istmo de Tehuantepec. Una primera aproximación generó 13 alternativas (ocho en Veracruz y cinco en Oaxaca). Sin embargo, una revisión a escala espacial obligó a reducir las opciones iniciales, dejando solo a Acayucan, Jáltipan, San Andrés Tuxtla y Las Choapas, pero todavía con limitaciones importantes para los dos primeros poblados. Por la parte oaxaqueña se aceptaron como posibles el par Matías Romero-El Barrio de la Soledad y, en menor medida Ciudad Ixtepec. Una última posibilidad es Juchitán.

El bajo número de opciones para ubicar centros de impulso económico permite inferir la complejidad de concretar las metas del gobierno federal, en especial cuando supone irradiar los beneficios a las zonas del Istmo que enfrentan mayor nivel de marginación. Este efecto de expansión (equivalente a los “*spread effects*” postulados por Myrdal) no se han conseguido hasta ahora, a pesar de la innegable capacidad económica concentrada en la zona Coatzacoalcos-Minatitlán y, en menor medida, en Salina Cruz, todos especializados en la petroquímica desde los años setenta. Para complicar las problemáticas a enfrentar, este último puerto ha venido a menos en años recientes, hecho que anticipa montos de inversión superiores a los contemplados en el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

Referencias

Borts, George H. (1960). The equalization of returns and regional economic growth. *The American Economic Review*. Vol. 50, no. 3 (Jun. 1960) ISSN: 0002-8282. pp. 319-347.

Bustos G., María Luisa (1993). Las Teorías de Localización Industrial: una breve explicación. *Estudios Regionales* No. 35 Época ene-abr. (1993) . universidad de Málaga. ISSN: 0213-7585. pp. 61-76.

Coraggio, José L. (1972). Hacia una revisión de la teoría de los polos de Desarrollo. *EURE*, II, número 4, 1972.

Diario Oficial de la Federación (2020). Secretaría de Gobernación. Gobierno de México. [Acceso:12/May/2021]
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020

García de León L., Armando (2021). Manufactura, Crecimiento Económico y Desarrollo Social en Ciudades del Norte y Sur de México. Tesis Doctoral. UNAM, 2021. 228 p.

Haraguchi, Nobuya; Chin C., Charles F.; Smeets, Eveline (2016). The Importance of Manufacturing in Economic Development: Has This Changed? *Inclusive and Sustainable Industrial Development Working Paper Series WP1/2016*. IDO-ONU. United Nations, Industrial Development Organization (2016). 34 p.

Harris, Donald J. (2007). The classical theory of economic growth. *The New Palgrave Dictionary of Economics*, 2nd edition. London: Macmillan, 2007.

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Censos Económicos 2019*. Resultados definitivos. Sistema Automatizado de Información Censal (SAIC). Última actualización:16/Julio/2020.

[Acceso:13/Mayo/2021]<https://www.inegi.org.mx/app/saic/default.html>

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021). *Censo de Población y Vivienda 2020*. Tabulados del Cuestionario Básico. Estados de Oaxaca y Veracruz. 25/Enero/2021. [acceso: 15/Marzo/2021]: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021). *Censo de Población y Vivienda 2020*. Integración Territorial (ITER). Estados de Oaxaca y Veracruz. 09/Marzo/2021. [acceso: 23/Marzo/2021]: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>

Krugman, Paul (1992). *Geografía y Comercio*. Antoni Bosch, editor. Primera edición: octubre 1992. ISBN: 84-85855-64-7. España. 152 p.

Mora T., Óliver (2006). Las Teorías del Desarrollo Económico: algunos postulados y enseñanzas *Revista Apuntes del CENES*, vol. 26, núm. 42, julio-diciembre, 2006, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia Boyacá, Colombia ISSN: 0120-3053. pp. 49-74.

Myrdal, Gunnar (1957). *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. Hutchinson.

Prebisch, Raúl (1982): (1981). *Capitalismo Periférico, Crisis y Transformación*, México, D.F., Fondo de Cultura Económica.

Sarwat Jahan; Ahmed Saber Mahmud; Chris Papageorgiou (2014). ¿Qué es la economía keynesiana? Vuelta a lo esencial. *Finanzas y Desarrollo*. FMI. Septiembre 2014. ISSN: 0250-7447. pp. 53-54.

SIAP. Sistema de Información Agroalimentaria y Pesquera (2021). Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. [acceso: 12/Abril/2021]

<https://www.gob.mx/siap/acciones-y-programas/produccion-agricola-33119>

Smith, David (1980). *Geografía Humana*. Oikos-tau, s.a. ediciones. ISBN: 84-281-0437-0. España. 579 p.

Szirmai, Adam (2012). Industrialization as an engine of growth in developing countries, 1950-2005. *Structural Change and Economic Dynamics* 23 (2012). ISSN: 0954-349X. pp. 406-420.

USDC. U. S. Department of Commerce (1995). *Engines of Growth. Manufacturing Industries in the U.S. Economy*. U.S. Department of Commerce. Office of Business and Industrial Analysis. July 1995.