

La Política Económica del Estado como Factor del Desarrollo Social Regional

Por Jorge HERNANDEZ MORENO y Salomón NAHMAD, de las Escuelas de Ciencias Políticas y Sociales, de Trabajadores Sociales y de Antropología, de la Universidad Nacional Autónoma de México. Trabajo presentado al Décimo primer Congreso Nacional de Sociología.

I. De 1910 en que se inicia la Revolución Mexicana, hasta el año de 1936, ésta se preocupó fundamentalmente por resolver los problemas de nuestro país a través del reparto de tierras y el fomento de la agricultura en el ejido, como tesis para la solución de los problemas nacionales. A partir de la última fecha puede decirse que comenzó a pensarse en la industrialización como un factor de importancia para el desarrollo económico del país. Durante el período de la Segunda Guerra Mundial por las dificultades para adquirir productos acabados o manufacturados se planteó la necesidad de la industrialización; en el de la postguerra la tesis se presenta con una mayor solidez.

La industrialización significaba para el país la independencia económica; había necesidad de elaborar nuestra materia prima y manufacturarla aquí, ya que esto evitaba la fuga de divisas; por otra parte el desarrollo demográfico de México necesitaba la creación de nuevas fuentes de trabajo que absorbieran los excedentes de población. Esto planteaba, en síntesis, el nacionalismo económico como meta a lograr a través de la industrialización, y como tesis política, también, del desarrollo nacional. Se pensaba que la producción industrial resolvería

los problemas de nuestro país, pues aumentaría el ingreso nacional al que correspondería también un mayor ingreso *per capita*.

No existía un desarrollo armónico; se creaban empresas que operaban independientemente, que se relacionaban solamente en función de las necesidades de su propia producción. Se producían bienes de consumo que permitían abundantes beneficios a corto plazo. Las plantas industriales fueron localizándose en forma creciente en la ciudad de México, luego en el Distrito Federal y en sus alrededores significando que el agua, la electricidad y consecutivamente todos los aspectos materiales que la vida urbana reclama, iban también en creciente demanda que no podía ser satisfecha por el gobierno del Distrito.

La industrialización como tesis político económico del Estado se fundamentaba en el mejor aprovechamiento de los recursos naturales, por lo que la preocupación fue incrementar las industrias de infraestructura como transportes, comunicaciones, electricidad, irrigación y las básicas como el petróleo y acero, etc.

Se pensó entonces en la necesidad de descentralizar la industria, ya que con esta medida se podían resolver dos problemas: fortalecer la industria nacional y aliviar las dificultades concomitantes al incremento demográfico de la ciudad de México. Además de llevar la industria fuera de la zona se vigorizaba la economía de otras regiones.

II. En el año de 1948, la industrialización era la tesis más importante, y gracias al desarrollo ya logrado por las industrias básicas y las empresas financieras, se puede pensar en la instalación de una empresa industrial, que viniera a llenar las necesidades del transporte por carretera. Esta empresa siendo nacional atacaría los problemas que, esencialmente, se pensaban resolver; es así que el 28 de julio de 1951 se constituye la empresa Diesel Nacional, S. A., con un capital de 250 millones de pesos, aportados en su mayoría por el gobierno federal a través de la Nacional Financiera. Se hizo un contrato con la firma italiana Fiat en virtud del cual se producirían motores para camiones y autobuses y motores estacionarios de su patente, con el acuerdo de traer técnicos italianos, quienes irían adiestrando a técnicos mexicanos en el manejo de la maquinaria y que regresarían a su país una vez logrado el propósito. El Banco de México fue encargado de hacer los estudios necesarios para la localización del sitio adecuado y se pensó en un lugar cercano a San Juan Teotihuacán en el Estado de México, por ser el paso de la línea eléctrica de Necaxa, del oleoducto de Poza Rica, por la abundancia de agua, por su comunicación

con toda la República, su proximidad a la ciudad de México y estar localizado fuera del Distrito Federal. Al mismo tiempo el gobierno del Estado de Hidalgo, al conocer los planes para la creación de esta industria, promovió ante la Presidencia de la República la reconsideración de la zona de localización y en un plazo, por demás breve, se remontó por las líneas de energía eléctrica hasta el Estado de Hidalgo en la zona de los Llanos de Apan en las cercanías de Irolo, vieja estación de los ferrocarriles, a pocos kilómetros del Estado de Tlaxcala y colindando con el Estado de México. La nueva localización difería de la anterior en que había una aparente falta de agua y carencia de comunicación por carretera con otros centros, situaciones que eran superables y fueron resueltas. Se pensaba que en esa zona se podía conseguir mano de obra barata, costos razonables de producción, habitaciones también baratas en las localidades vecinas, y se evitaba el tránsito por la ciudad de México, tanto por el sistema de carreteras como por el ferroviario.

III. En 1952 se inicia la construcción de las instalaciones de la Planta Diesel Nacional en el Valle de Irolo. Este valle comprendido en el Municipio de Tepeapulco colinda con los Municipios de Tlanalapa al N. W., Singulucan al N., Cuautepec al N. E., Apan al S. E., y Emiliano Zapata al S., todos en el Estado de Hidalgo, y con el de Axapusco en el Estado de México al S. W. A su vez los Municipios de Emiliano Zapata y Apan, colindan con el de Calpulalpan, Tlaxcala.

Los suelos de esta zona típicamente magueyera son pobres; su capa arable es muy delgada y de composición arcillosa y arcilloarenosa; en el subsuelo predominan las arcillas compactas y las cenizas volcánicas en proceso de metamorfosis conocidas como tepetate.

La altura media del angosto valle es de 2,400 metros sobre el nivel del mar, con un clima de tipo secoestepario¹ con lluvias irregulares que en los últimos cinco años han dado como máximo 867.10 mm. (1958) y como mínimo 425.20 mm. (1957). La temperatura media anual para los años de 1955 a 1959 fue de 12° C. con máxima absoluta de 31° (registrada en 1955) y mínima absoluta de 12° C. (registrada en 1956). Con vientos dominantes del S. W. y reinantes del N. E.²

¹ Clasificación B S.

² Datos proporcionados por la Oficina Meteorológica de Guadalupe. Cd. Sahagún, Hgo., C. I. I. S. A.

La zona es el corazón de la industria pulquera, de la cual han obtenido sus habitantes sus ingresos básicos y especialmente en el siglo pasado, dentro de la estructura de la hacienda, que permitía una explotación económica del maguey, facilitada por las grandes extensiones de la propiedad y el bajísimo costo de la mano de obra para la obtención del pulque.

Después de la revolución y con la Reforma Agraria, los ejidos se formaron con las tierras de las haciendas, con los mismos trabajadores de éstas y habitantes de los poblados vecinos. Con el reparto de las tierras vino la explotación de maguey en pequeñas parcelas no mayores de 10 hectáreas.

Los ejidatarios no pudieron hacer frente a la replantación del maguey, debido a la falta del capital, a la carencia de ayuda técnica y al pequeño tamaño de las parcelas; lo anterior aunado a la baja de la demanda del pulque en la ciudad de México, a donde en mayor proporción es llevado, provocó un decrecimiento de la producción pulquera. Por otra parte, el desarrollo de la industria cervecera provocó la intensificación del cultivo de la cebada, que a la vez dejaba un margen mayor de utilidad y requería un menor esfuerzo que el de la producción del pulque. La producción de la cebada al igual que la del pulque, se concentra en las manos de unos pocos individuos que refaccionan y controlan la producción de la cebada y el aguamiel.

En esta condición económica y social se encontraban todos y se encuentran todavía algunos de los poblados de la zona localizada por la empresa Diesel Nacional.

Los primeros pueblos que establecieron contacto con esta empresa, fueron: Tlanalapa, Chiconcuac y Santa Clara que eran los usufructuarios bajo el régimen de propiedad ejidal, de los terrenos en que se instalaba la empresa, y Tepeapulco, bajo cuya jurisdicción política se encuentran dichos terrenos. De esta manera se promovió ante las autoridades federales agrarias, la celebración de permutas de tierras con los ejidos correspondientes, iniciándose de inmediato la construcción de las instalaciones industriales y la edificación de obras accesorias para la habitación del personal que iba a participar en la primera etapa de construcción de la planta.

IV. Casi simultáneamente a la planeación de Diesel Nacional, se pensó en crear una empresa mexicana que cubriera la demanda nacional de carros de ferrocarril, ya que para el año de 1951 eran alquilados por los Ferrocarriles Nacionales 5,217 unidades de todo

tipo, lo que originaba constantes fugas de divisas, y además el ensayo que los Ferrocarriles Nacionales de México había hecho en Aguascalientes para armar furgones, no resultó satisfactorio. Se encomendó al Departamento de Investigaciones Industriales del Banco de México que hiciera los estudios de la posibilidad efectiva de este nuevo proyecto que había nacido en la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial, S. A., creándose con carácter transitorio, una comisión mixta formada por representantes del Banco de México, Nacional Financiera y Sociedad Mexicana de Crédito Industrial, la que promovió la creación de una nueva empresa, que el 8 de abril de 1952 obtuvo vida jurídica, al constituirse la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A., con un capital de \$ 25,000.000.00 suscritos casi totalmente por el Gobierno Federal.

Constituida la sociedad, era necesario buscar el lugar más apropiado para la instalación de la planta. La Nacional Financiera y el Banco de México, aconsejaron que esta nueva empresa se estableciera en la misma región escogida por la Diesel Nacional. El punto de vista de Constructora Nacional de Carros, quedó resumido definitivamente ante la recomendación de Nacional Financiera y Banco de México, en un plantamiento categórico, el personal debería de encontrar condiciones de vida tan satisfactorias que hicieran atractivo su desplazamiento desde centros de población predominantemente urbanos, ya que el problema de la obtención de mano de obra se refería a personal calificado y técnico, en un medio sin antecedentes industriales y, por tanto, incapaz de satisfacer la demanda prevista. En otras palabras, la empresa Constructora Nacional de Carros, condicionó su aceptación de la localización de la planta en el valle de Irolo, a que se proveyera al personal necesario de habitación y servicios que le permitieran asegurar la disponibilidad de mano de obra. El Banco de México propuso ante estas condiciones, la creación de una ciudad, como respuesta que haría posible la integración de un centro industrial.

V. Nace así la idea de crear una empresa que viniera a resolver el problema de habitación y servicios para las empresas industriales, y a través del Banco de México y Nacional Financiera, se crea el 16 de junio de 1952, la Constructora Industrial Irolo, S. A. de C. V., que en su escritura asienta ya como su objetivo, la creación de una ciudad industrial. Dicha Constructora se constituye con un capital inicial, sin derecho a retiro, de \$ 5.000,000.00, los que se destinarían a la construcción de viviendas cómodas e higiénicas con servicios urbanos. Esta

empresa se funda como una actividad definida de servicio social, sin fines de lucro, ya que se esperaba que la inversión fuese recuperable a largo plazo y si las circunstancias lo permitían.

La primera tarea de la nueva empresa fue la de hacer un estudio urbanístico completo para planificar la ciudad. Se encargó a uno de los arquitectos especializados de México la formulación del proyecto urbanístico, habiendo sido aprobado por el Consejo de Administración el proyecto urbano de la nueva ciudad; en noviembre de 1952, al obtenerse los resultados positivos de la potencialidad geohidrológica de la región, se comenzaron las obras de urbanización de la ciudad, así como la construcción de carreteras que conectando con las ya existentes tanto estatales como federales, pusiera en comunicación al nuevo centro urbano con la red nacional de caminos.

Las tres empresas así establecidas, siguieron adelante con sus proyectos, y para fines de 1953 había sido terminado el primer lote de casas; al finalizar 1954, sale el primer carro-caja hecho por Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, y a principios de 1955 el primer tractor para semirremolque de la planta de Diesel Nacional.

VI. Durante el año de 1954, en que como hemos apuntado, las empresas estaban en el principio de su producción, siguiendo la corriente de la creación de la industria pesada nacional, se gestaba una nueva empresa que reportaría gran beneficio al país. La gran importancia de la industria textil en México había hecho necesaria la modernización de la maquinaria hasta entonces empleada, para procesar la materia prima que se produce en grandes volúmenes, como es el algodón. La empresa Toyoda Automatic Loom Works Ltd., del Japón, se interesó en participar en el establecimiento en México de una planta que fabricaría maquinaria textil y máquinas de coser. Por lo anterior el 4 de junio se constituyó la Fábrica Nacional de Maquinaria Textil Toyoda de México, S. A., cuyo capital social fue de \$ 50.000,000.00; de éstos, \$ 4.000,000.00 fueron de inversionistas mexicanos; Nacional Financiera suscribió los fondos necesarios para la construcción de la planta que sumaba aproximadamente \$ 11.000,000.00 y además avaló el capital de trabajo inicial. La empresa japonesa suscribió la cantidad de \$ 35.000,000.00, fundamentalmente en maquinaria y equipo.

Nuevamente la Nacional Financiera y el Banco de México propusieron que esta empresa se instalara en Ciudad Bernardino de Sahagún, nombre que se había puesto al centro industrial, y se encargó a la Constructora Industrial Irolo, S. A., la construcción de la planta,

trabajos que se desarrollaron durante el año de 1955 y principios de 1956.

VII. La producción de las tres empresas industriales ha sido como sigue: Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, ha construido hasta el 30 de junio de 1960, 7,600 furgones y 120 cabuces, los que ahora corren por las vías nacionales.

Diesel Nacional, hasta el año de 1957 armó 709 camiones de diversos tipos y 3,203 automóviles con base en el contrato con la empresa italiana Fiat; los problemas de esta producción motivaron la rescisión del contrato, y al reestructurarse la empresa se ha celebrado un nuevo contrato con la empresa francesa Renault, para la fabricación de vehículos de esa patente.

Toyoda de México que inició su producción a mediados de 1956, vendió a Ayotla Textil maquinaria con valor de \$ 59.000,000.00 en el año de 1957, fabricando además máquinas de coser. Las pérdidas obtenidas por esta última empresa que ascendieron a \$ 35.000,000.00, obligaron a Nacional Financiera a tomar el control de la empresa, comprando las acciones a Toyoda Automatic Loom Works Ltd., quien absorbió la mayor parte de las pérdidas.

En la actualidad estas tres empresas conservan personalidad jurídica independiente, pero se encuentran bajo la dirección de una sola persona con el fin de coordinar sus actividades.

La otra empresa que ha obtenido éxito en la labor que le fue encomendada es la Constructora Industrial Irolo, la que ha invertido aproximadamente \$ 100.000,000.00 en la integración del centro urbano, habiendo construido hasta la fecha 1,501 unidades de habitación de diferentes tipos, a más de todos los servicios urbanos que se detallan más adelante.

VIII. Como se ha indicado anteriormente, el hecho mismo de la creación de un centro urbano, para que en él habitasen los trabajadores de las empresas industriales, constituye participación de las empresas en la integración del centro. En la actualidad, los trabajadores han recibido un amplio beneficio en cuanto a la habitación, lo que reporta en general mejores condiciones materiales que no se dan en otro centro industrial de la República. Lo que en un principio fue buscar ventajas económicas para las industrias, se convirtió en un proyecto de orden social que por su magnitud y su trayectoria sirve de ejemplo para el desarrollo industrial de todo el país. Los trabajadores

calificados que no podían obtenerse de los poblados de la región, comenzaron a vivir en verdaderos campamentos, hasta que se construyeron las primeras casas habitación con los servicios mínimos necesarios. En la actualidad habitan en la ciudad 6,132 individuos³ que cuentan con los siguientes servicios:

1. *Urbanización completa.*—Con agua, que se obtiene de pozos que surten tanto a la ciudad como a las industrias; energía eléctrica que es tomada de la subestación de Tepeapulco que existía desde antes de la instalación de las industrias; drenaje que conduce las aguas de la ciudad a una planta (tipo Imhoff), para un tratamiento primario de las aguas negras, que pueden usarse posteriormente para riegos de terrenos agrícolas, y la obtención de fertilizantes; calles pavimentadas, senderos para peatones, jardines y calles cerradas al tránsito de vehículos con plantaciones de pastos y árboles, estacionamientos, etc.

2. *Habitaciones.*—Cuentan con estancia, cocina con estufa y calentador de gas, baño, el 70% con dos recámaras y el 30% con tres recámaras, patio de servicio y jardín. Del total de 1,501 unidades de habitación, 100 son departamentos que cuentan con los mismos servicios de las casas, pero sin patio ni jardín.

3. *Servicios médicos.*—Los habitantes de la ciudad en un alto porcentaje son derechohabientes del Instituto Mexicano del Seguro Social, Institución que cuenta con un hospital de 20 camas, con equipo moderno para todo tipo de asistencia médica, el cual funciona a través de una Unión Médica con 13 profesionistas de distintas especialidades; cada una de las empresas cuenta además con servicio médico de emergencia dentro de la planta industrial; Servicios Coordinados de la Secretaría de Salubridad y Asistencia ha establecido un Centro de Higiene y Educación Maternoinfantil. El total de médicos que atienden en la ciudad es de 18.

4. *Educación.*—Existe un Jardín de Niños, que se formó para dar servicio en forma particular a los hijos de los trabajadores con una población infantil de aproximadamente 90 niños; existe además una escuela primaria urbana federal que tiene en el presente año escolar 1,167 alumnos, número que rebasa el cupo planeado, contando con 18 aulas dentro del edificio de la escuela y habiéndose adaptado otras 4

³ Dato del Censo de 1960, sujeto a rectificación.

en forma provisional; primaria nocturna a la que asisten principalmente obreros contando con 4 grupos; escuela de Enseñanzas Especiales que en este año empieza a transformarse en Secundaria, contando con 130 alumnos, donde se imparten tres tipos de enseñanzas: comercial, técnica y secundaria; escuela nocturna de dibujo para los obreros y empleados de las factorías; por último, existe también una escuela particular que imparte educación preprimaria, primaria y comercial, contando con 215 alumnos. Reciben educación formal 1,602 educandos. Las empresas proporcionan el material didáctico para los hijos de los obreros, y los maestros reciben subsidios económicos de las empresas, especialmente de la Constructora Industrial Irolo, que además proporciona gratuitamente casa habitación a éstos.

5. *Deportes.*—Las actividades deportivas se han desarrollado en forma intensiva y puede compararse al desarrollo educativo. Se cuenta con un Patronato Deportivo integrado por elementos de las cuatro empresas, que auspicia las actividades deportivas y coordina las diversas ligas organizadas entre los habitantes de la ciudad. Las instalaciones deportivas existentes, construidas por Constructora Industrial Irolo, son: parque de beisbol, parque de futbol, pistas y campos para atletismo, canchas para frontón a mano y para frontenis, cancha de basquetbol, campos de tiro y lienzo charro; además se han asignado terrenos para la práctica de las diversas actividades deportivas. La práctica de las actividades deportivas se coordinan a través de dos promotores de educación física, los que programan los diversos campeonatos y competencias en los que actúan aproximadamente 1,600 deportistas. Existen además dos parques infantiles con juegos mecánicos a los que concurre la población infantil.

6. *Actividades culturales.*—Se ha establecido en la ciudad un Instituto Cultural que lleva el nombre de la misma, donde maestros del I. N. B. A., dependiente de la Secretaría de Educación Pública, imparten clases de teatro, danza, pintura y música, y del cual ha surgido la banda de la ciudad y una pequeña orquesta. Los cursos se imparten en sábados y domingos, asistiendo habitantes de la ciudad y de los poblados vecinos en número aproximado de 300 alumnos. El Instituto es sostenido por la Constructora Industrial Irolo, que cubre los sueldos de los maestros y proporciona los equipos y mobiliario necesarios para su funcionamiento. Además se ha establecido una Biblioteca Pública, la cual lleva el nombre de don Alfonso Reyes; esta biblioteca fue pro-

movida por los habitantes de la ciudad a través de la Junta Patriótica de 1959, la que recaudó los fondos suficientes para su funcionamiento; las empresas aportaron el usufructo de un edificio acondicionado así como algunos libros, lo que permite que la selección de éstos incluya aproximadamente 5,000 volúmenes. Se ha instalado una oficina de Estudio Social, la que con profesionistas capacitados, desarrolla labores de investigación tanto dentro de la ciudad como en la región, que permitirán en un futuro próximo, la publicación de trabajos sobre aspectos de la vida social y la orientación a la solución de los problemas de la comunidad. Esta misma oficina realiza trabajos de carácter práctico, en los aspectos de patología social al nivel individual.

7. *Recreación.*—La ciudad cuenta con un teatro auditorio, que funciona como sala cinematográfica durante seis días de la semana, que viene a resolver el problema de recreación en gran medida, ya que se había encontrado en un estudio realizado en 1958, que 225 familias de las 269 entrevistadas, manifestaron como principal actividad recreativa el cine.⁴ La sala cuenta con 585 butacas; es usada además en el día de la semana en que no hay función cinematográfica, para actividades culturales de toda índole.

8. *Comercio.*—La ciudad cuenta con un mercado al estilo arquitectónico de los nuevos mercados del Distrito Federal, además tiene una explanada con piso de cemento y planchas de concreto donde se realiza cada sábado un tianguis que atrae a cerca de 150 comerciantes de todo tipo; en una encuesta hecha en marzo de 1960, se encontró que el 50% de estos comerciantes provenían de pueblos del Estado de Hidalgo, principalmente de la zona que circunda a Ciudad Sahagún, el 17% del de Tlaxcala, el 10% del de México, el 9% del de Puebla, 9% del Distrito Federal, y un 5% de otros Estados. Existe una sucursal del Banco de Comercio de Hidalgo, S. A., una Agencia de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, una ferretería, dos mueblerías, siete carnicerías, ocho tiendas de abarrotes y misceláneas, seis comercios de ropa y una frutería; una panificadora, tres molinos de nixtamal, tres tortillerías, una tienda CEIMSA, y una fábrica de hielo; dos farmacias, tres restaurantes, un salón de belleza, tres peluquerías y una tintorería; además dos talleres mecanicoautomotrices, una gasolinera, dos carpinterías, un expendio de materiales fotográficos, un pe-

⁴ Pozas A., Ricardo. *Los problemas sociales en el proceso urbanístico de Ciudad Sahagún.*

queño taller de relojería, dos de reparación de calzado, uno de reparación de radios y televisores, una cerrajería y dos talleres de reparación de bicicletas.

9. *Oficinas gubernamentales.*—Existen oficinas Federales, Estatales y Municipales. Entre las primeras se encuentra la Oficina Subfederal de Hacienda con una recaudación de \$ 15.000,000.00 anuales; Oficina de Correos y Oficina de Telégrafos; dentro de las oficinas del Gobierno del Estado de Hidalgo, se encuentra la Agencia del Ministerio Público adscrita al Juzgado del Distrito Judicial de Apan, Comandancia de Policía, Delegación de Tránsito, y Servicio Médico Legal, dependencias que son sostenidas por las empresas de la ciudad, a través de una institución creada por el Gobierno del Estado de Hidalgo, denominado Organismo de Mando, en el cual hay un representante de cada una de las empresas y uno del Gobierno del Estado, el cual funge como presidente de este organismo. El cuerpo de Policía cuenta con 140 elementos y el de tránsito con 10, los cuales tienen jurisdicción en todo el Municipio, lo que releva a la Hacienda Municipal de esta erogación; cuenta con un edificio propio, construido ex profeso, en donde se encuentran las oficinas y los separos preventivos, de donde los infractores son consignados según sus faltas, a Tepeapulco, cabecera del Municipio, o al Juzgado del Distrito de Apan. Por lo que se refiere a las oficinas municipales, se encuentra una Agencia de la Tesorería Municipal, en la que se recauda aproximadamente el 40% de los ingresos presupuestados del Municipio, que para el año de 1959 fueron de \$ 136,000.00.

10. *Comunicaciones.*—Se cuenta como ya se dijo antes, con servicio de correo y telégrafo, que por su tráfico, funciona incluyendo los días festivos; en cuanto al servicio de comunicación telefónica, este está suministrado por la Constructora Industrial Irolo, basado en una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; estos tres servicios se encuentran en una sola unidad construida específicamente para el efecto. En lo que se refiere a transportes, se cuenta con un servicio urbano que cubre las necesidades dentro del centro industrial; además dos de las empresas proporcionan transporte a su personal; en cuanto al transporte suburbano, existen líneas de camiones a Tepeapulco, Tlanalapa y Chiconcuac, existiendo además 16 automóviles de alquiler que desempeñan servicio por la región. El transporte foráneo es cubierto por tres líneas de camiones de concesión

federal, las cuales utilizan diversas rutas, dos que conectan con la ciudad de México, una por la vía de Texcoco y otra por la de Otumba; la otra línea conecta con la ciudad de Pachuca. La ciudad cuenta con una estación ferroviaria de paso, que la integra al sistema ferrocarrilero nacional. Se publican dos periódicos, de los cuales uno es el órgano de la Sección 200 del Sindicato de Mineros, y el otro es independiente; además se publican en forma irregular dos revistas de información de las factorías.

11. *Servicios urbanos.*—La ciudad cuenta con servicio de limpieza de la vía pública y lugares colectivos y recolección de desperdicios domiciliarios, alumbrado público, conservación y desarrollo de parques y jardines, viveros para la propagación de diversas especies vegetales, desazolve de drenajes, conservación de canales de desagüe, conservación de calles y caminos, reparación de senderos para peatones, conservación de instalaciones deportivas, conservación de pozos para la extracción de agua; además, se han dedicado a dar servicio de hotel dos unidades que fueron construidas para dar alojamiento a los trabajadores que solamente pasan los días laborables en la ciudad, que cuentan con 84 habitaciones con baño. Todos estos servicios están a cargo y bajo la responsabilidad de la Constructora Industrial Irolo.

12. *Grupos de Presión.*—La ciudad cuenta con 4 sindicatos, tres de ellos afiliados a la Confederación de Trabajadores Mexicanos y el otro al Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana, que tienen celebrados contratos, los tres primeros, con las empresas Diesel Nacional, Constructora Industrial Irolo, Toyoda de México, y el último con la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril. Cada uno de los sindicatos cuenta con local para sus oficinas y el último cuenta con un Teatro Auditorio, que por obligación contractual construyó la empresa. Ha sido interesante observar cómo se han organizado, especialmente con empleados de las empresas, grupos afiliados a clubes de servicio, entre los que se cuentan: Club de Leones, Club Rotario, Club 20-30 y Cámara Junior. También se han creado otros de carácter “recreativosocial” como el Círculo Carros y el Casino Dina, que cuentan con locales adaptados para el desempeño de sus funciones; además se ha organizado últimamente un Club Juvenil a través de la Oficina de Servicios Médicos Coordinados de las factorías. Estos grupos han recibido ayuda de las empresas.

13. *Grupos religiosos.*—La ciudad cuenta con una capilla católica que está adscrita al Obispado de Tulancingo, radicando un capellán en la ciudad. Se ha formado un grupo encargado de la recaudación de fondos para la construcción de la iglesia; además un grupo organizado de protestantes, está solicitando les sea vendido un terreno para la erección de su templo.

IX. Lewis Mumford ha dicho: “Una de las principales tareas del regionalismo consistirá en desarrollar las realidades geográficas y sociales que se encuentran en la base de las diferenciaciones oficiales más o menos carentes de sentido. A menudo estas últimas se fundan en las tradiciones, en intereses políticos o en instituciones que ya han desaparecido.

“Luego, una región se caracteriza por un determinado orden, un equilibrio dinámico entre sus distintas partes; cuando se hace una alteración importante en una sección del contorno, por regla general deben hacerse cambios correspondientes o compensatorios en las demás partes.”⁵

Si siguiendo a Palerm, consideramos que área clave o centro rector, es “un área de concentrado poder económico y demográfico”,⁶ podríamos esperar que una vez establecido el centro urbano industrial Ciudad Sahagún, tendrían que establecerse relaciones económicas con las localidades a su alrededor, restándole importancia a la ciudad de Apan que es la cabecera del Distrito, y era también centro de las actividades económicas de la región antes del establecimiento de las industrias. En la actualidad, los pueblos que circundan a Sahagún, establecen, cada vez con mayor solidez, una relación economicosocial simbiótica; sin que este signifique que Apan deje de ser un centro de importancia en la región, principalmente para los pueblos que la circundan por el rumbo Este, y puede decirse que todavía controla como ya se dijo antes, la producción agrícola especialmente de las localidades del Estado de Hidalgo, del Noroeste del de México y el Oeste de Tlaxcala.

Como ya hemos indicado en páginas anteriores, la región básicamente campesina, con organización económica basada en el sistema ejidal, a pesar de las dotaciones por ampliación, no era suficiente para

⁵ Mumford, Lewis. *La cultura de las ciudades*. Emece editores. Buenos Aires, Argentina 2ª edición. Noviembre de 1957, pág. 393.

⁶ Palerm y Wolf. *Potencial Ecológico y desarrollo cultural en Meso-América. Colección de Estudios Monográficos. Estudios sobre ecología humana*. Unión Panamericana Washington. 1958.

absorber los excedentes de población que emigraba principalmente al Distrito Federal en busca de trabajo. Se ha observado que los municipios de Apan, Tepeapulco, Tlanalapa y Emiliano Zapata del Estado de Hidalgo, Axapusco en el de México y Calpulalpan en el de Tlaxcala, habían aumentado su población con incrementos poco significativos; por ejemplo, Tlanalapa y Axapusco, sólo aumentaban 100 habitantes en números redondos cada 10 años, hasta 1950. Hemos conocido los datos de población del Censo de 1960, y aunque éstos están sujetos a rectificación, observamos incrementos que sólo pueden atribuirse a la creación del centro industrial.

La empresa Diesel Nacional primera en establecerse, ocupó una pequeña proporción de estos excedentes de población, ya que su producción requería de mano de obra especializada y técnica. En cambio, la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril ocupó más del 50% de sus plazas, aproximadamente 900, con trabajadores de la región; Toyoda de México no menos de un 70% de sus 700 plazas; la Constructora Industrial Irolo absorbe también periódicamente una gran cantidad de trabajadores para la construcción, de la misma región; el personal de servicios urbanos y comerciales casi en su totalidad proviene de la zona. Como vemos, el elemento más importante para la integración y estructuración de una unidad regional, ha sido la fuerza del trabajo.

Por la necesidad de comunicación, fueron construidas carreteras que ahora conectan a muchos poblados de la región, los que tienden también a su vez a conectarse con Ciudad Sahagún por las facilidades de servicio como son: comercio, transportes, educación, salud e higiene, recreación y todos aquellos servicios que hemos enumerado anteriormente.

Como hemos apuntado, participan en el tianguis vendedores de los Estados de Hidalgo, México y Tlaxcala, en una mayor proporción; además en el día en que se realiza, los habitantes de la zona se concentran a la ciudad para adquirir sus bienes de consumo, complementándose la actividad comercial con los establecimientos permanentemente establecidos. Por otra parte, algunos comercios establecidos, no tienen como mercado propiamente la ciudad, sino la región.

Todos los trabajadores de las cuatro empresas se encuentran dentro del régimen de seguridad del Instituto Mexicano del Seguro Social, lo que significa que aproximadamente 3,000 familias que viven en la ciudad y en la región, reciben los beneficios de atención médica. El hecho de que se haya instalado un centro de Higiene en Ciudad Sahagún,

nos permite asegurar que esto centralizará más todavía la atención médica hacia esta ciudad, atendiendo a que es el único centro de higiene en el Sureste del Estado de Hidalgo.

Por el establecimiento de un centro de educación primaria con carácter urbano federal, que no existía anteriormente sino en las poblaciones de Apan y Calculalpan, se puede inducir que las localidades alrededor de Ciudad Sahagún, han satisfecho más fácilmente esta necesidad en el centro urbano. Además la educación postprimaria, origina la afluencia de estudiantes de las poblaciones cercanas.

Además de otros muchos servicios, que se han centralizado en Ciudad Sahagún, nos permite afirmar que el centro urbano se convierte cada vez más en el centro rector de una región que no coincide con límites políticos.

Las localidades de esta unidad economicosocial han recibido además de los apuntados, beneficios de dos tipos: Los que podrían llamarse indemnizatorios por las permutas de tierras ejidales y los recibidos en forma de colaboración como respuesta a las peticiones hechas a las empresas por los habitantes de los poblados de esta unidad. Entre los primeros podemos mencionar los siguientes: A Tlanalapa: electrificación, dotación de agua a base de perforación de un pozo e instalación de una bomba eléctrica y mobiliario para la escuela primaria; a Chincocuac: electrificación y construcción de edificio y mobiliario para la escuela primaria; a Santa Clara: dotación de agua a base de perforación de un pozo. Del segundo tipo de beneficios podemos enumerar los siguientes: a Tepeapulco: reconstrucción del Palacio Municipal, construcción de escuela y mobiliario en la Colonia Pino Suárez, ampliación y dotación de muebles para la escuela Fray Pedro de Gante, mejoras al jardín principal, reparación y conservación de calles, construcción del camino Sahagún-Tepeapulco, construcción del rastro municipal, instalación de red telefónica, asesoría técnica para la conservación del acueducto; todas estas fueron hechas por la Constructora Industrial Irolo, en su mayoría con pequeñas cooperaciones de autoridades municipales, comisariados ejidales, juntas de mejoramiento y otros grupos de la comunidad. Además la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril reparó los jardines del atrio de la iglesia, la construcción y colocación de rejas en las entradas del atrio; colabora con el Instituto Nacional de Antropología e Historia en el descubrimiento y reconstrucción de la zona arqueológica, y finalmente, en la instalación de un museo regional. A la Ranchería de los Cides: construcción de la escuela y mobiliario para la misma y reconstrucción de la casa

del maestro, trabajos llevados a cabo por la Constructora Industrial Irolo con la participación del Gobierno del Estado, Comisariado Ejidal y vecinos. Al poblado de Irolo: construcción del camino Irolo-Santa Clara, reparación del camino que lo comunica con la carretera a Sahagún, mobiliario para la escuela, y cooperación con el centro de Higiene para el saneamiento del poblado, obras hechas por Constructora Industrial Irolo. A los pobladores de Francisco Sarabia y San Miguel Allendé; cooperación con el Comité Administrador del Patrimonio Nacional para la Construcción de Escuelas y con los vecinos para la construcción de una escuela rural en cada poblado, por parte de la Constructora Industrial Irolo. A Emiliano Zapata: cooperación en la construcción de la Iglesia, arreglo de calles, cimbra para la escuela por parte de Constructora Industrial Irolo en la primera obra con la cooperación de los vecinos. La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril concedió 7 bancas para el jardín principal, madera para el foro y bancas destinadas al salón ejidal de actos. A Apan: cooperación en la construcción del mercado municipal construido a través del Banco Nacional Urbano y de Obras Públicas, cooperación en la construcción de la escuela secundaria, y dotación de equipos para laboratorio, muebles sanitarios para dos escuelas primarias en la ciudad, reparación y conservación del camino Apan-Calpulalpan, asesoría técnica y cimbra para el rastro municipal, asesoría técnica y materiales para el Auditorio Municipal, asesoría técnica en la elaboración de tubos de concreto para drenaje y en la instalación de los mismos, asesoría técnica y cimbra para la reconstrucción del Palacio Municipal y mobiliario para la Agencia del Ministerio Público; todas estas obras por la Constructora Industrial Irolo. A los ejidos José María Morelos y Lázaro Cárdenas, reparación de la escuela en el primero y mobiliario para la escuela en el segundo por parte de la Constructora Industrial Irolo. A Acopinalco: reparación del camino que lo une a Ciudad Sahagún por parte de la Constructora Industrial Irolo. A Tlanalapa: construcción del camino que lo une a Ciudad Sahagún, la tercera parte por cuenta del Comité Nacional de Comunicaciones Vecinales, las dos terceras partes por Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril; todo esto sin contar en el presupuesto la asesoría y dirección técnica que fue cooperación de Constructora Industrial Irolo, así como las mejoras a las especificaciones acordadas fuera del convenio; instalación de red telefónica y equipo de oficina para la Presidencia Municipal por cuenta de Constructora Industrial Irolo; a Chiconcuac: préstamo de herramienta para acondicionamiento del camino a Tlanalapa; a Zempoala: mate-

riales para la construcción del Hospital regional por la Constructora Industrial Irolo; a Santa María Tecajete: cooperación para reparación de la escuela y del salón ejidal, por cuenta de Constructora Industrial Irolo; a Calpulalpan, Tlax.: préstamo de cimbra metálica para la construcción de la escuela secundaria y asesoría técnica por parte de Constructora Industrial Irolo; a Axapusco: construcción del camino entre Sahagún y los límites con el Estado de México, así como la cooperación para la construcción del camino de Otumba a Sahagún que comunica al poblado de Jaltepec con el centro urbano, todo por parte de Constructora Industrial Irolo; además Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril cooperó en la construcción de dicho camino.

“La región, no menos que la ciudad, es una obra de arte colectiva. Por eso se requiere la acción de los hombres así como el conocimiento especializado del geógrafo y del sociólogo para definirla”,⁷ y, agregaríamos, de un grupo de especialistas y técnicos para lograr el desarrollo de las regiones.⁸

X. La industrialización como determinante de una nueva forma de vida abarca los aspectos todos de la vida económica y social. Puede realizarse en un aspecto particular de la economía o puede ser realizada en forma armónica e integral en todo un continente, un país o en regiones que pueden ser determinadas. En países subdesarrollados es por regiones la forma viable de realización, puesto que permite en forma coordinada incrementar la producción de bienes a un ritmo más acelerado que el de los incrementos de la población y es posible entonces utilizar los excedentes del ingreso para el incremento del consumo y la producción misma.

Del experimento realizado en Ciudad Sahagún, tanto en el aspecto económico como en el social, podemos apuntar las conclusiones siguientes:

1. El Estado al promover y crear este tipo de centros industriales puede coordinar mejor su instalación, dado que los objetivos económicos buscados no han sido satisfactorios.

2. Se reafirma con este experimento, que la industrialización es el camino para lograr la independencia económica de México y debe ser referida a regiones; se ha demostrado que el país puede consolidar

⁷ Mumford, Lewis. *La cultura de las ciudades*.

⁸ Agradecemos a los señores Angel Carrillo Flores y Alberto Villaseñor Parra toda la ayuda prestada para la realización de este trabajo.

una industria pesada nacional. El éxito obtenido por la empresa Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril es ejemplo suficiente para probarlo.

3. El campesino de México, en el experimento Sahagún, ha demostrado que puede fácilmente asimilar las técnicas de la industria a corto plazo.

4. La industrialización como tesis económica, debe estar orientada a incrementar nuestro consumo primero y como tesis política a la oportunidad real de la población para el logro de su bienestar.

5. Sólo el Estado está en posibilidad de emprender empresas de esta índole y deben ser cuidadas, pues como vemos la propiedad de ellas es en realidad de la Nación.

6. Se forman centros rectores cuando frente a plantas industriales se construyen también centros urbanos de población con todos los servicios.

7. Ciudad Sahagún ha logrado la integración de una región en la que los límites políticos no propician el desarrollo sino por el contrario lo obstaculizan.

8. El nuevo tipo de centro rector planificado, debe tener bases en la observación de otras experiencias y estar orientado hacia la obtención de mejores condiciones materiales de vida para la población.

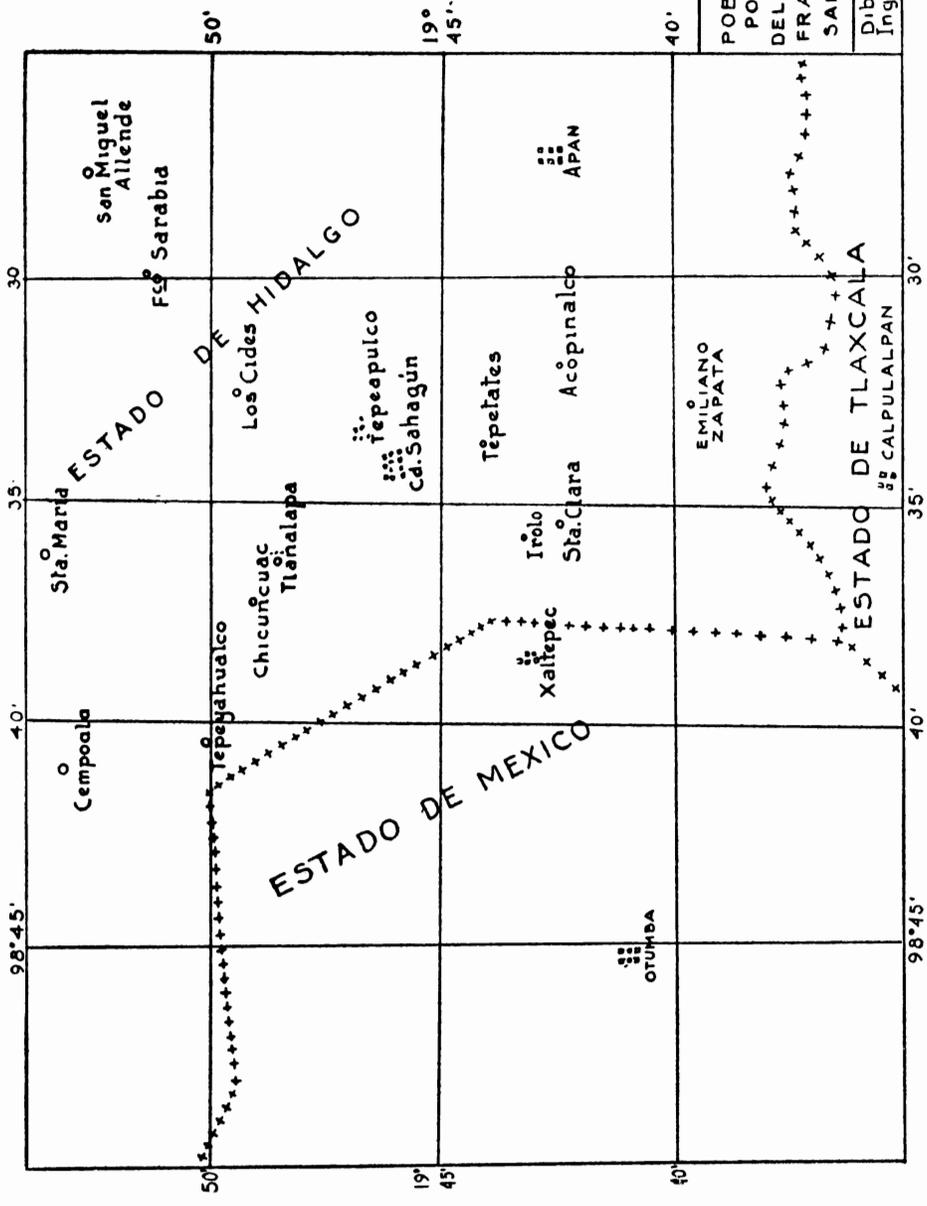
9. Estos centros causan incrementos demográficos a la vez que disminuyen los problemas sociales.

10. El cambio producido por el centro rector en la región observada se efectúa en forma libre y espontánea, pues las empresas se ven presionadas a proporcionar ayuda a las localidades de la región, ayuda que es dada en pequeña proporción dadas las limitaciones que las empresas tienen originadas por su sistema de organizaciones y sus finalidades.

XI. El Gobierno Federal puede, con base en la experiencia del centro regional Sahagún, integrar, frente a las necesidades reales del país, la planificación económica y social de México.

La coordinación deberá hacerse, tanto en el centro rector como en la zona de influencia en los aspectos siguientes:

1. Agrícolas: Tecnificación de la actividad agrícola ejidal que comprenda la solución de los problemas de agua, mecanización, créditos, instrucción técnica, distribución y venta de los productos de la tierra.



POBLADOS BENEFICIADOS
 POR LA INSTALACION
 DEL CENTRO INDUSTRIAL
 FRAY BERNARDINO DE
 SAHAGUN EDO. DE HIDALGO

Dibujo y Adepto
 Ing. Isaias F. Hernández

2. Organización de la Comunidad: Solución a los problemas urbanos, de habitación, de higiene y de salud pública.

3. Sociales: Fomento a la Educación Fundamental, primaria y postprimaria, y de las actividades culturales, deportivas y recreativas.

Industrialización no tan sólo significa la producción de bienes sino que debe ser también una acción humanista que modifique y eleve la forma de vida de los pueblos.

B I B L I O G R A F I A

Ciudad Industrial Bernardino de Sahagún. Publicación Informativa. Ciudad Sahagún, Hidalgo. México, 1958.

Constructora Industrial Irolo, S. A. de C. V. en Ciudad Sahagún. Publicación Informativa. Ciudad Sahagún, Hidalgo. México, 1958.

Chevalier, François, *La formación de los grandes latifundios en México.* Revista "Problemas Agrícolas e Industriales de México". Vol. VIII núm. 1. México, 1956.

Escalona Ramos, A. "Una Planeación total para México". *Revista Goodrich-Euzkadi.* Núm. 31. México, 1959.

Muñoz S. D. y Calderón, Fco. *Proposiciones para la Creación de Ciudades Industriales en el Valle de México.* Tesis Profesional. Escuela Nacional de Arquitectura. U. N. A. M. México, 1955.

Mumford, Lewis. *La Cultura de las Ciudades.* Emecé Editores. Buenos Aires, Argentina. Seg. Edic. 1957.

Marroquín, A. *La Ciudad Mercado* (Tlaxiaco). Colección Cultura Mexicana. U. N. A. M. México, 1957.

Malinowsky, B., y Julio de la Fuente. "La Economía de un Sistema de Mercados en México." *Acta Anthropologica.* Epoc. 2, Vol. 1, núm. 2. México, 1957.

Ortega Ruiz, F. "Socioplaneación de las Instituciones y Organismos Descentralizados." *Estudios sociológicos* X. I. I. S. de la U. N. A. M. México, 1959, pág. 381 y pág. 361.

Palerma y Wolf. *Potencial ecológico y desarrollo cultural en Mesoamérica.* Colección de Estudios Monográficos. Estudios Sobre Ecología Humana. Unión Panamericana. Washington, D. C., 1958.

Pozas, Ricardo. "Los problemas sociales en el proceso urbanístico de Ciudad Sahagún." *Revista de la Escuela de Ciencias Políticas y Sociales.* Año IV, núm. 13, julio-septiembre de 1958. U. N. A. M., México.

Periódico *El Sol de Sahagún*. Colección completa. Ciudad Sahagún, Hidalgo. México.

Periódico *El Orientador Social*. Números sueltos. Ciudad Sahagún, Hidalgo. México.

Sahagún. Revista informativa de las factorías de Sahagún. Números sueltos. Ciudad Sahagún, Hidalgo. México.

Vivó A., Jorge. *Geografía de México*. Fondo de Cultura Económica. 4ª edición, México, 1958.

Young Frank and Ruth C. *Social Integration and Change in twenty-four Mexican Villages, Economic Development and cultural Change*. Vol. VIII núm. 4, julio 1960.

"Two determinants of community reaction to industrialization in Rural Mexico." *Economic Development and Cultural Change*. Vol. VIII, N° 3, april 1960. University of Chicago.

The Social meaning of three Occupational Roles in Rural Mexico. Preliminary draft. San Diego State College.