

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

083357

*División de Ciencias Sociales y Humanidades
Departamento de Antropología*

*Carrera de Licenciatura en Antropología Social
Área de Concentración: Desarrollo*

EL IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN
EN EL PROCESO DE DESARROLLO DE LA REGIÓN DEL SOCONUSCO

*Tesis que para acreditar las asignaturas "Investigación de
Campo" y "Seminario de Investigación" Presenta:*

GONZALO MÁRQUEZ GONZÁLEZ

DIRECTORA DEL COMITÉ DE INVESTIGACIÓN:

Dra. Alicia Castellanos Guerrero

RECTORES DEL COMITÉ DE INVESTIGACIÓN:

Mtro. Ricardo Falamir Parker Dr. Gilberto López y Rivas

México D. F., 1982.

083357

A BLANCA E. SUÁREZ CORTÉS, AMIGA A QUIEN SIEMPRE ES
GRATO RECORDAR.

Reconocimientos

Para elaborar este trabajo conté con el apoyo de diversas personas, entre ellas, mi agradecimiento a mi amigo Marcelo Escobar Angeles por sus opiniones y apoyo moral en momentos de abatimiento.

A los profesores Alicia Castellanos Guerrero, Gilberto López y Rivas y a Ricardo Falomir Parker. A la primera, directora de Tesis, y a los dos últimos, lectores, por sus orientaciones y críticas.

En la zona capitalista, en la zona colonialista, la carretera sirve para hacer pasar rápidamente a la tropa y a la policía que te prenden y te llevan al trabajo forzado. La carretera es el camino rápido para que te vayan a buscar el impuesto. La carretera sirve para llevar el algodón que tu produjiste, pero que pertenece a la Compañía. Sirve para que el comerciante te venga a vender a precios fabulosos los artículos que tú y tus hermanos de clase produjeron y de los que los colonialistas se apropiaron a precios de miseria.

Armand Mattelart

Índice

Introducción	pág. 1
I.- LA ACCIÓN DEL ESTADO EN LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS DE COMUNICACIÓN.	
A).- Antecedentes	pág. 9
B).- Política Seguida en el Sector de las Vías de Comunicación a partir de Cárdenas.....	pág. 19
II.- EL SOCONUSCO Y SUS VÍAS DE COMUNICACIÓN.	
A).- Ubicación de la región	pág. 29
B).- Antecedentes de sus Vías de Acceso	pág. 31
C).- Algunas particularidades de la base productiva. ...	pág. 40
D).- Su Actual Red de Vías de Comunicación.....	pág. 48
III.- LAS CARRETERAS COMO ELEMENTO PARA LA EXPANSIÓN DE LAS RELACIONES CAPITALISTAS.	
A).- Las Vías de Comunicación como Impulsoras de Flujos Migratorios.....	pág. 62
B).- Las Vías de Comunicación como Elemento para la Formación de un sistema de mercado.....	pág. 69
C).- Acaparamiento del Suelo y Aumento de su Valor.	pág. 72
D).- Las Vías de Comunicación como Agentes Introdutores de Ideas y Productos Industriales..	pág. 74
E).- Desarrollo Urbano	pág. 84

IV.- ESTUDIO DE ALGUNAS LOCALIDADES DE CINCO MUNICIPIOS DEL SOCONUSCO
Y UNO DE LA SIERRA MADRE DE CHIAPAS.

A).- Caso del Municipio de Tuzantán	pág. 89
B).- Caso del Municipio de Huixtla	pág.115
C).- Caso del Municipio de Huehuetán	pág.128
D).- Caso del Municipio de Tapachula	pág.139
E).- Caso del Municipio de Mazatán	pág.145
F).- Caso del Municipio del Porvenir	pág.158

V.- LOS EFECTOS ECONÓMICOS, SOBRE LAS PEQUEÑAS COMUNIDADES.

A).- La Apertura de carreteras en Base al Interés del Capital	pág.169
b).- Contradicciones Producción-Consumo	pág.172
C).- Carreteras que Corresponden a Intereses oligárquicos	pág.185

Consideraciones finales.

Anexos

Bibliografía

I n t r o d u c c i ó n

La estructura socio-económica y política de un país, está reflejada significativamente en el nivel de desarrollo de su red carretera. Es el impacto de éstas en la comunidad y el cómo se incrementa cuantitativa y cualitativamente la vialidad de una región para satisfacer las necesidades de un modo de producción específico, lo fundamental del presente análisis.

En efecto, la intención es vertir algunos planteamientos en torno a la implantación de vías de comunicación terrestre, tratando de captar la dinámica de algunos efectos que trae consigo en las esferas económica, política y cultural. Las limitaciones de nuestro análisis son claro: los objetivos específicos que nos proponemos y la convicción acerca de la imposibilidad de que se diga "lo último" en cuanto a conocimiento de una problemática como la aquí tratada. Por todo ello, aspiramos solamente a marcar algunas pautas que lleven a posteriores profundizaciones.

Esbozaremos más adelante algunas de las contradicciones provocadas por la implantación de las vías de comunicación, y cómo se observa aun en lo superficial el efecto de aquellas.

Bien podría pensarse que las carreteras conllevan a un saludable desarrollo económico-social de una región, en este caso la del Soconusco, Estado de Chiapas. Según nuestra forma de ver, esto no es así; las carreteras coadyuvan más bien a impulsar un desarrollo de las fuerzas

productivas que responden a las exigencias de la expansión capitalista, - pero con ello involuntariamente al aceleramiento de las contradicciones - inherentes a su propio desarrollo. Destacaremos lo relativo al modo como el incremento de la red carretera pareciere llevar al beneficio general de una región, pero como de hecho sólo es una minoría quien, se apropia de dicho beneficio.

La instalación de vías de comunicación no propicia automáticamente el desarrollo del capitalismo; éstas son tan sólo uno más de los elementos materiales en que se funda la estrategia para buscar el impulso de la expansión del capital. Las vías de comunicación no constituyen, entonces un elemento autónomo o aislado, sino un eslabón más de la cadena de hechos concretos que han incidido en el proceso de desarrollo del sistema capitalista.

Considerando que un concepto fundamental, para el presente análisis es la categoría de "desarrollo", trataremos de precisar la forma en que hacemos uso del término. Nosotros definimos desarrollo como un proceso de cambios permanentes y acumulativos que sufre una estructura productiva; cuantificándolos en indicadores económicos, sociales, políticos, etc., que expresen la dirección y su magnitud.(1)

Desarrollo es pues un proceso complejo que se enmarca dentro una concepción totalizadora en la cual se dan una serie de cambios que se -

(1) Definición inspirada en Sunkel y Paz, El Subdesarrollo Latinoamericano y la teoría del desarrollo (México, Siglo XXI, p p. 385).

manifiestan en las diferentes esferas de la actividad social y como resultado de la fricción de los antagonismos que preceden a una estructura productiva específica y de la interrelación de la estructura social y de poder con las estructuras política, económica y social.

Un proceso de cambio se explica considerando un sinnúmero de variables (económicas, políticas, culturales, etc.) internas y externas que se interactúan y condicionan mutuamente para modificarse. Esto es, el fenómeno que se considere pertinente investigar, transparenta implicaciones sutiles de una trama de interrelaciones subyacentes; por ello cada aspecto debe analizarse, sin perder de vista a los otros y a sus incidencias entre sí, que en conjunto reflejan un proceso de diferenciación estructural.

Centramos nuestro interés en las características específicas que conlleva la diferenciación de la red de vías de comunicación. De ello subrayamos la implantación del sistema carretero como uno de los vectores que perfilan con claridad un nuevo impulso de las relaciones capitalistas. Así pues, hacemos un análisis, principalmente del sistema carretero del Soconusco; intentando "rastrear" históricamente su evolución.

De ninguna forma se pretende establecer generalidades sobre el impacto de las vías de comunicación en cuanto a todas las localidades de la región, a cada una corresponden factores geográficos, políticos y económicos diferentes. No se puede por tanto, obviar las diferencias de cada banco ecológico de ésta, en donde el uso del suelo varía según las necesidades del mercado, la factibilidad de la mayor producción, el

acceso productivo de cada localidad y las necesidades de los productores. El grado de comunicación que se mantenía antes de la introducción de carretera en cada comunidad y la distancia en relación a las ciudades rectoras de la economía de la comarca.

En Soconusco se cultiva una variedad de productos agroexportables, explotados por un grupo reducido de inversionistas, en su mayoría descendientes de extranjeros, es la región considerada como la más desarrollada del Estado de Chiapas.

En ese marco de relaciones sociales de producción, el Estado construye vías de comunicación; las cuales desempeñan una función estratégicca para acelerar el proceso de explotación y saqueo de esa materia prima. Las carreteras innegablemente son de gran utilidad para articular a la economía del Soconusco con los mercados interno y externo, y así reducir - considerablemente los costos y el tiempo de transportación a gran escala.

El grupo económicamente más poderoso, que impera en la región, - requiere forzosamente de la ramificación de vías de comunicación para - extender geográficamente el mercado; para movilizar el proceso de industrialización que absorbe cada vez mayores cantidades de materia prima para el funcionamiento y expansión del sistema capitalista. Ese proceso - productivo trae consigo efectos depresivos para los pequeños agricultores que están obligados a producir más y que son explotados por la burguesía comercial, que les compra el producto a precios por debajo de su valor - real, ejerce sobre ellos una usura institucional, ya que posee los medios

económicos y los contactos suficientes para hacer circular la producción; es quien aprovecha, por tanto, en mayor proporción la apertura de las carreteras.

Las vías no obedecen a los requerimientos reales de comunicación de las clases económicamente más débiles, sino que, sirven para ampliar la capacidad de saqueo de los recursos naturales por el capitalismo, de lo producido por la población. Esta población, mayoritaria se desplaza de un sitio a otro en busca de ocupación, movilidad que es favorecida con la expansión de las carreteras, con lo que se incorpora, también al mercado de fuerza de trabajo.

La constante extensión de la red caminera favorece la penetración en la región de mercancías producidas en la ciudad, su consumo va siendo impuesto por las mismas relaciones del capital. Asimismo, la exigencia de mayor producción de cultivos comerciales, va dando lugar a que un grupo pequeño de personas vaya concentrando progresivamente y explotando las mejores tierras que tradicionalmente estaban en manos de los campesinos de la región. Las cintas asfálticas influyen para que a su paso por algunos centros de población de la región, surjan como centros rectores de la economía, mientras las poblaciones circundantes tiendan a estancarse o retroceder en su desarrollo económico-social.

Por tanto, estas obras en gran medida benefician principalmente a un grupo minoritario que controla todo el proceso productivo y de distribución de las mercancías de la región. Los cuales saquean los recursos -

naturales en forma indiscriminada y que explotan la fuerza de trabajo en las grandes unidades productivas, y son a quienes les interesa verdaderamente que el Estado construya carreteras con recursos económicos aportados por el conjunto de la sociedad.

La implantación de carreteras obedece a requerimientos de un tráfico interior, indispensable para una efectiva comunicación e integración al desarrollo de la región del Soconusco con el resto del país; se construyen más que nada, con base en la localización de recursos naturales de interés para el capital. Las carreteras ayudan primordialmente a favorecer el tráfico de mercancías a las diferentes zonas urbanas y principalmente hacia el extranjero, respondiendo así al acortamiento de distancias para transportar los recursos naturales que demanda el capital.

Inicialmente ofrecemos una breve semblanza histórica de las vías de comunicación en la época prehispánica, en la época colonial y asimismo el tendido de la vía férrea en el país como la primera forma de comunicación terrestre capitalista. Estas forman parte de una estrategia para impulsar el desarrollo del capital de acuerdo a las exigencias de un proceso que requiere allegarse la materia prima para satisfacer las necesidades del mercado interno y externo y, asimismo, distribuir entre las diferentes regiones del país los productos manufacturados en la ciudad.

Con base en lo expuesto, esbozaremos algunas consideraciones generales sobre la política de construcción del sistema carretero, tarea que se inicia con la época cardenista. Esta nueva etapa responde a una

necesidad estructural del momento histórico que caracteriza al sistema capitalista, en la que el Estado mexicano toma una participación más activa en el proceso de acumulación del capital en general.

El Estado construye carreteras con el propósito de estimular a la burguesía emergente del país, propiciar una mayor explotación de la materia prima y hacerla circular tanto al mercado interno como al externo, el Estado se torna pues, en protector de la burguesía, lo que le permite a ésta ir acrecentando, paulatinamente, su poder económico y político.

En la segunda parte del trabajo se dan las características geográficas de la región, así como de su base productiva, que para su explotación -- las vías de comunicación juegan un papel de cardinal importancia. Se señala a grandes rasgos el desarrollo de sus vías de comunicación y su mejora en relación directa a las necesidades del desarrollo del proceso productivo.

El sistema carretero que se extiende por el Soconusco es de diferentes tipos, también se esboza cuáles son los criterios y gestiones que se toman en consideración para la construcción, quiénes participan en la elaboración de los proyectos y su ejecución.

Asimismo, señalamos la influencia indirecta de las vías de comunicación en la inducción de corrientes migratorias. Las vías de acceso coadyuvan también al proceso de formación de un sistema de mercado regional alrededor de la actividad agroexportadora, ya que son necesarias para el -

intercambio y expansión del área de cultivos comerciales, dándose una revalorización del suelo en torno a ellas y un cambio en su uso. Con ello encontramos el incremento de las relaciones sociales a través de las cuales se difunde una serie de valores culturales e ideas provenientes de otros lugares entre la población de la región, y a la vez una mayor penetración de productos industriales elaborados en los centros urbanos, los cuales también en parte florecen en detrimento de los más débiles.

Describiremos algunos rasgos particulares que pudimos percibir en algunas localidades de seis municipios, en los cuales se presentan diversos procesos que no son más que la expresión parcial de procesos más generalizados, destacando rasgos fundamentales, modificaciones en su base productiva y, con ello, el surgimiento de nuevas relaciones sociales en el contexto general de esa región de Chiapas.

Los caminos que se construyen para comunicar a las localidades "aisladas" va dando lugar a un desmedro económico en su interior, propiciando el aceleramiento de la contradicción producción-consumo cuya ley rige la dinámica del capitalismo, preparan las condiciones adecuadas para lograr su gradual subordinación a los centros urbanos, y con ello su exposición a una mayor explotación de la burguesía regional. Ésta se beneficia de este proceso en última instancia, ya que está subordinada a su vez a una burguesía nacional y transnacional.

I.- LA ACCIÓN DEL ESTADO EN LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS DE COMUNICACIÓN

A).- Antecedentes

Es bien conocido que ya desde antes de la conquista de México - por parte de los españoles, existía una red de veredas zurcadas por los - indígenas y por las cuales transitaban los mercaderes de los diferentes - grupos étnicos para intercambiar productos de consumo.

Con la llegada de los peninsulares se inicia la explotación irracional de los recursos naturales y la transportación hacia la metrópoli de materia prima de interés para el tipo de producción de ese momento histórico; los productos circulaban-aprovechando- esas veredas, para ser concentrados en los puertos de embarque de Veracruz y de Acapulco (principalmente el - primero). Los recursos naturales tales como: plata, oro, cacao, cochinilla entre otros, se transportaban por medio de TAMENES (cargadores indígenas), mismos que aunque no desaparecieron totalmente, fueron sustituidos paulatinamente por recuas de mulas traídas por los conquistadores españoles. - Es decir, al principio, en la movilización y saqueo de los recursos naturales, los conquistadores utilizaron los principales caminos que roturaban las regiones de explotación y por los cuales se trasladaba la materia prima - hacia los mercados europeos. (2)

Mas tarde se empiezan a introducir vehículos rodantes; al respecto

(2) Cfr. a Semo, Enrique, Historia del Capitalismo en México, (México: ERA, 1977), p p. 140-I.

Semo escribe, "el uso de los carros y carretas se difundió en el siglo XIX; estos carros y carretas rodaban generalmente allí donde era posible" (3), - por los caminos llamados "reales", muchos de ellos por no decir la mayoría, "estaban llenos de pedregal, barrancos y muchos ríos -a veces peligrosos- debían cruzarse con balsas. Existían muchos caminos secundarios, cuya condición era más deplorable" (4), pero que en esos momentos respondían a las necesidades comerciales.

En suma, el transporte de los productos era lento y cuando se requería aumentar la velocidad del viaje había que disminuir la carga de mercancías. Debido a tal situación, a partir "del año de 1731 se hicieron esfuerzos serios para mejorar los caminos: se establecieron posadas a distancias regulares y se hicieron reparaciones cuando se ponían intransitables" (5), en las posadas se daba reposo y se sustituía a los animales que locomocionaban esos vehículos;

las pesadas carretas que circulaban por los caminos (...) necesitaban de mucho tiempo , a veces tres o cuatro meses de la estación seca para recorrer la distancia que se paraba a la capital de la Nueva España, de las minas - (...), los caminos más importantes eran los que ligaban la Ciudad de México con el puerto de Veracruz y Acapulco. (6)

En la época de auge de explotación, principalmente de la minería, los españoles, en su ansioso afán de enriquecerse, se vieron obligados a

(3) Loc.cit.

(4) Loc.cit.

(5) Gresham, Chapman, John, La construcción del ferrocarril Mexicano, (México: Sepsetentas, 1975), p. 9.

(6) Ibid, pp. 51-2.

implantar un "lento pero eficiente sistema de transporte y de comunicaciones que fue traído al igual que los animales de carga, de una España con un ambiente ecológico similar al norte de México" (7), vías de comunicación - que se extienden a todos los yacimientos mineros en explotación, los cuales se conectan a los centros de población donde deberían adquirir tecnología, insumos, mercancías, etc., indispensables para desarrollar esa actividad. Al respecto, apunta López y Rivas, "se prolongaron los caminos y se abrieron nuevos, primero para transportar la plata hacia la Ciudad de México, y luego para ligarse a las ricas zonas agrícolas y ganaderas de Michoacán, Guanajuato y Querétaro"(8), entre otras localidades.

La necesidad de construcción de vías de comunicación fue tornándose relevante en las regiones donde se localizaron los recursos naturales que requería la economía de la metrópoli. Ello trajo consigo no sólo el incremento en la circulación de las mercancías hacia el exterior, sino que también toda una serie de repercusiones, tales como: la movilización de mano de obra, desarrollo de otras actividades económicas; concentración de grandes cantidades de tierras, etc.

La organización paulatina del sistema de vías de comunicación desde la época colonial ha respondido básicamente a la intención prioritaria de saquear las riquezas naturales. Al respecto Carey McWilliams hace notar:

(7) López y Rivas, La Guerra del 47...., (México, Nuestro Tiempo, 1976), p. 70.

(8) Ibid, p. 93.

en los caminos del norte del país corrían los famosos carros del Rey, hacían el largo viaje de la Ciudad de México a -- Santa Fé; de Santa Fé a Veracruz, acarreado mercancías, - abastecimientos y plata de las minas [los caminos atravesaban] en cruz los desiertos y cadenas de montañas, estas recuas constituyeron hasta 1880 el medio principal de transporte de mercancías a las ciudades de abastecimiento, para las guarniciones militares y de correos. El tañido del cencerro de las recuas se oía por todo el oeste, hasta que el silbido de las locomotoras comenzó a dejar oír su eco en los pasos de las montañas y los cañones.(9)

Según Vernon, el inicio de la construcción de las vías férreas para rodamiento del ferrocarril, en México tiene lugar:

en 1837, escasamente doce años después de la inauguración de la primera línea férrea del Mundo, en la Gran Bretaña, - pero cuando Juárez reasumió la presidencia en 1868 (...), - la línea ferroviaria, que se había comenzado treinta y un - años antes para comunicar la Ciudad de México con Veracruz, todavía estaba inconclusa. Juárez tomó medidas extraordinarias con el fin de terminar el ferrocarril, medidas que parecerían menospreciar principios básicos contenidos en la Constitución de 1857, [en cuando a que] primero, otorgó sustanciales subsidios a un concesionario británico, para complementar y operar la línea, alejamiento claro de la doctrina económica de LAISSEZ-FAIRE, y por tanto de los redactores de la Constitución, segundo, decidió no subsidiar a ninguna línea competidora durante un período de setenta y cinco - años; desviación obvia de las restricciones a las preferencias y privilegios. Y tercero, hizo que el gobierno comprara acciones de la compañía y asumiera el derecho de nombrar una minoría de los directores.(10).

Resulta claro que la introducción de este medio de transporte en el país, sigue los lineamientos de la época colonial; es decir, la primera línea férrea que se tiende conduce al Puerto de Veracruz, construcción que sin duda refleja los intereses económicos; orientados hacia las actividades

(9) Carey McWilliams, Al norte de México, (México; Siglo XXI 1978), p. 195.

(10) Vernon, Raymond, El Dilema del Desarrollo de México, (México: Diana, (1975), p. 53.

mercantiles (posteriormente se extenderá a otros lugares del país), ese --
puerto era el de mayor importancia para el intercambio inter-oceánico.

Este proyecto fue subsidiado por el gobierno mexicano en parte y --
concesionado a empresarios británicos. Lógicamente la implantación de és
te respondió a las necesidades de dar salida más rápida y segura a la ma
teria prima, así como introducir al país las mercancías provenientes de --
Europa. Con ello el Estado y las clases dominantes que representa, en -
su búsqueda de fuerza e independencia llevan sin querer o poder evitarlo,
al país hacia su dependencia en su proyecto. Se estipulan una serie de -
convenios sumamente ventajosos para los empresarios extranjeros. Los in
gleses se aseguran así, la no competencia con otro país desarrollado.

Tanto la administración Juárez, que inició las negociaciones para la
introducción y construcción del ferrocarril, como Lerdo, quien complementó
la primera línea que zurcaría la geografía nacional, se interesaron en mejo
rar la escasa "red de carreteras transitables, en todo tiempo, iniciaron -
proyectos de desagüe y canales, y financiaron el mejoramiento de puentes,
todo en escala modesta"(11), asignando grandes cantidades de dinero para
ampliar las deterioradas carreteras bastante útiles para propiciar la llegada
gradual de las relaciones capitalistas.

La política delineada y ejecutada por la dictadura porfirista, desde
su arribo a la presidencia de la República en el año de 1876, fue totalmente
entregista; atrajo al capital externo de los países industrializados, con

(11) Vernon, Raymond, op. cit., p. 36.

el tendido de vías férreas. El dictador invita

al capital extranjero a financiar la construcción con mucho menor indecisión que Juárez del sistema mexicano de ferrocarriles, y siguiendo la iniciativa que Juárez adoptó en forma tentativa, ofreció toda clase de alicientes monetarios a los inversionistas, con el fin de reducir el riesgo de las inversiones, antes que Díaz hubiera terminado, había agregado 24,717 kilómetros de derechos de vía a los 645 que construyeron Juárez y Lerdo. (12)

Al mismo tiempo Díaz sustituía las ya arcaicas y complicadas leyes españolas de tenencia de tierras y de impuestos, tendientes a proteger los privilegios locales y los monopolios, para suplirlas por nuevas y complicadas leyes, con el fin de dar a los extranjeros fácil acceso a la economía mexicana.

Otro autor proporciona cifras que difieren de las arriba anotadas, pero está de acuerdo en cuanto a los efectos económicos que trae consigo el ferrocarril; es decir, se da lugar a una mayor penetración de las relaciones de producción capitalista en el país. Rama textualmente escribe que: "de los 691 kilómetros de vía férrea de 1876 se pasa a 24,717 kilómetros en 1911, que facilitan además de una mayor unidad internacional, la penetración de mercaderías norteamericanas y europeas" (13). Paralelamente se manifiesta una fuerte evolución de la agricultura capitalista que requería su transportación -de esos productos- a los centros de consumo y transformación, dejando en segundo término la producción de cultivos de consumo básico requeridos por el grueso de la población de los lugares por donde el ferrocarril atravesaba. A ello apunta Montaña:

(12) *Ibid*, p. 57.

(13) Rama, M. Carlos, Historia de América Latina, (España: Diana, 1972), p. 73.

el ferrocarril daba servicio al nuevo sector agrícola, incluyendo capital local listo para inversión, y un sistema de caminos y canales que crecían según las necesidades económicas. A todo esto se añadía una política de despojo de sus territorios a los indios, sin retroceder ante su exterminio.(14)

El tendido de vías férreas desde su inicio no fue resultado de una planificación que buscara impulsar un crecimiento económico integral y armónico de la nación, sino que fue implantado de acuerdo a los intereses comerciales extranjeros; por ejemplo las líneas que convergen al vecino país del norte, aunque hubieran podido ser tendidas más o menos en línea recta, no fue así, sino que se trazaron por lugares donde se podían explotar recursos naturales de interés para la expansiva economía estadounidense, tales como: minerales, algodón, ganado, etc.

El gobierno mexicano otorgó concesiones a empresarios para el tendido de vías férreas, éstos solo financiaron las rutas que ofrecían mayores promesas de rendir alguna utilidad. Estas eran en primer lugar, las que pasaban a través de las planicies densamente pobladas del centro del país. Después de éstas, estaban las que debían transportar los productos de las minas y de algunas regiones costeras, donde se explotaban cultivos comerciales. Por esta razón, el ferrocarril no llegó a muchos de los rincones más remotos del país, que fueron dejados atrás, en el no tan espléndido aislamiento de la época ferroviaria.(15)

En 1906, José Ives Limantour, el más conocido y poderoso de los

(14) Montaña, Cristina, "La Guerra de 1847 y la Guerra Civil Norteamericana", en Iztapalapa, No. I., p.61.

(15) Cfr. Vernon, Raymond, op. cit., p. 57.

ministros de Díaz, declaró cosas amargas respecto a la insuficiencia

de la red ferroviaria existente y a la amenaza de dominación por los intereses extranjeros, empleando exactamente los mismos argumentos que utilizarían más tarde los [detractores del régimen de Díaz]. En 1908 fue responsabilidad principal de Li mantour haber inducido al gobierno a comprar una participación que significaba el control de las principales líneas ferroviarias de México. (16)

En definitiva, el tendido de la vía férrea por algunas regiones del territorio nacional fue necesario para el logro de un objetivo importante: buscar el desarrollo del capitalismo en el país. Políticas que habían iniciado Juárez y Lerdo, y que influyó en la política de la era porfirista,

este objetivo fue la conversión de México, de un país de pequeños mercados aislados, divididos por una geografía escabrosa y restricciones impuestas por el hombre, en uno, en que los artículos pudieran moverse fácil y libremente. La construcción de ferrocarriles por supuesto, no fue suficiente; también estaba de por medio el programa de derribar las barreras comerciales, estatales y locales, que florecían a través de todo México, a pesar de la Constitución de 1857 y de los esfuerzos tentativos de Juárez y Lerdo, contra ellos. En 1881 y 1886, Díaz enmendó la Constitución de Juárez, de modo que la ilegalidad de estas restricciones internas fuera clara e indudable. En 1896, Díaz puso en práctica sus enmiendas constitucionales. (17)

Esos impedimentos legales que imposibilitaban el desarrollo de la agricultura comercial, en grandes extensiones de tierras adecuadas; ya una vez derogadas dichas trabas y a medida que los ferrocarriles se extendían hacia el norte, se abrían nuevas tierras algodonerías, materia prima indispensable para la industria textil norteamericana, tal conversión del uso del suelo llegó a causar según López y Rivas:

La destrucción de formaciones precapitalistas, [implicó] la

(16) Ibid, p. 58.

(17) Loc. Cit.

progresiva destrucción de la economía natural y de la economía mercantil simple. El desarrollo de la acumulación capitalista - trae en sus entrañas la búsqueda constante de colonias para su explotación, campos nuevos de inversión y de obtención de materias primas, grupos crecientes de consumidores y de asalariados. (18)

Sin duda alguna, el deliberado tendido hacia el norte de las vías férreas fue a su paso arrastrando con las economías de subsistencia. Con este medio de transporte, los agricultores capitalistas, tanto nativos como extranjeros son motivados a producir para la exportación, en grandes extensiones de tierra acumulada por medios dolosos y violentos. Cultivos para la venta, en mercados extranjeros, y los cuales agrega Vernon, "eran inquestionablemente mucho más productivos y condujeron a una expansión rápida de la producción en México, durante las dos décadas que abarcaron el final del siglo XIX y el principio del actual, la producción y la explotación". (19)

Así pues, con la vía férrea se presentan condiciones propicias para una rápida extensión de nuevas relaciones de producción en áreas agrarias. Facilitó la movilización de los recursos naturales (metales preciosos, hierro, azufre, hulla, sal, pescado, ganado, algodón, lana, cerámica, etc.), requeridos en esa época por las industrias externa e interna. Esta última en menor proporción. Por tanto, esas obras fueron pilar fundamental para la conformación de una incipiente "industria nacional", dicho sector, ya elaboraba algunos productos manufacturados, que poco a poco irían entrando en el habitual consumo de algunos sectores de la población mexicana, principalmente en los lugares cercanos a donde el ferrocarril pasaba.

(18) López y Rivas, Op. cit., p. 206.

(19) Vernon, Raymond, op. cit., p. 60.

En el área de mayor influencia del ferrocarril, se nota rápidamente el aumento del comercio de productos importados, tales como: textiles, muebles, perfumes, vinos, libros, etc., que produjeron el enriquecimiento de unas cuantas personas, ya sea de origen nacional y en mayor grado de extranjeros, dichos artículos, por su carácter suntuario han de ser consumidos, sólo por la clase dominante, pues ésta es la única, con los recursos económicos suficientes para hacerlo.

De todo lo anterior, se infiere que la introducción del "caballo de hierro" al país,

trajo consecuencias irrevocables en los mercados de productos manufacturados. Antes de que apareciera el ferrocarril, los únicos productores de artículos manufacturados que operaban en gran escala con mercados amplios, eran las grandes fábricas textiles. Con su tecnología comparativamente simple, bajas inversiones de capital y producto final transportable con facilidad, pudieron ser producidos en gran escala y mucho antes que la mayor parte de los otros productos. Por el contrario, antes de la era del ferrocarril, los productos lácteos, aceites, joyería, vidrio, zapatos, porcelanas, herrería, cervezas y vinos industrializados localmente, eran consumidos [solamente] cerca del área en la que se producían. (20)

Durante el gobierno de Porfirio Díaz se inicia gradualmente una concentración demográfica en algunas localidades del país que fueron

hasta cierto punto, conectadas entre sí; se ordenaron los elementos de la infraestructura nacional. Empezó a desarrollarse una clase media productiva, y se advirtieron las primeras señales de una industria nativa moderna. Algunos de los resultados fueron objetivos conscientes de la política porfiriana. Otros ocurrieron como consecuencias no pensadas ni esperadas de esa política, ya fueron pensadas o no, proporcionaron parte de la plataforma sobre la cual sería estructurado el desarrollo mexicano subsiguiente. (21)

(20) Vernon, Raymond, op. cit., p. 64.

(21) Ibid, p. 74.

De lo esbozado hasta aquí, podremos decir que la constante mejora de los caminos y la introducción del sistema ferroviario por algunas partes del país, en buena medida respondieron a las necesidades de transporte de toda clase de productos; necesarios para el proceso de desarrollo de las economías interna y externa.

Casi la totalidad de la red de vías ferroviarias fueron construídas en el régimen porfirista, período que concluyó con la revolución de 1910. -- Sistema de transporte que fue nacionalizado en la administración Cárdenas, pero que empezó a perder parte de su importancia a finales de los años treinta, cuando dicha administración, inicia la construcción de carreteras pavimentadas.

B).- Política Seguida en el Sector de las Vías de Comunicación a Partir de Cárdenas.

La administración Cárdenas inicia proyectos trascendentales en la construcción de carreteras, las cuáles serían la base para el consecutivo sistema de vías de comunicación del país. (22)

Las atribuciones del Estado consisten en "desarrollar" la infraestructura, vigilar la ya trazada, a fin de afianzar la actividad económica "nacional" en el "armonioso" engranaje del sistema capitalista. El Estado será el agente de discernimiento político, con un "predominio" sobre el resto de las instituciones sociales y la mayoría de los grupos y clases sociales -

(22) Cfr. Hewitt, Cyntia, La Modernización de la Agricultura Mexicana 1940-1970, (México: Siglo XXI, 1978), p. 20.

del país.

El aparato estatal toma participación activa y comprometida en la construcción de carreteras, necesarias para extender las relaciones de producción capitalista a regiones donde existen recursos naturales; el interés que hay por la explotación de los mismos, requiere una red de aquellas para movilizarlos a los centros de consumo y transformación, de acuerdo a las exigencias de la industria nacional y transnacional.

Dentro de esta dinámica de explotación de los recursos naturales, el Estado concurre diligentemente al apoyo del proceso productivo,

aparece no ya como un organismo exterior a las relaciones de producción, sino al contrario, como uno de los momentos; una de las manifestaciones de la contradicción fundamental entre la socialización del proceso de trabajo y la apropiación privada de los medios de producción y del producto del trabajo. (23)

En este marco de relaciones sociales de producción se extenderá la red de carreteras que innegablemente serán de gran utilidad para articular las diferentes regiones geográficas del país, a la economía interna y externa.

El programa carretero emprendido por dicho gobierno, proporcionaría al pequeño sector de empresarios, algunos de los incentivos esenciales para la distribución de productos industriales. El sistema de mercado se va ampliando, debido a la buena disposición y la habilidad del sector público para "resolver" el problema que representa la poca diversificación de carreteras, las cuales se extenderán notablemente en el período de la Segunda

(23) Lojkin, Jean, El Marxismo, El Estado y la Cuestión Urbana, (México: Siglo XXI, 1979), p. 77.

guerra mundial.

El estallido de la conflagración mundial trastorna -señala Hewitt- "las normas del comercio internacional, los empresarios mexicanos y extranjeros se encontraban con una oportunidad sin precedentes para ensanchar - los mercados nacionales y extranjeros" (24). Y con ello adecuar las estructuras productivas internas a la dinámica dialéctica de las relaciones de producción del sistema capitalista.

En éste escenario internacional, el Estado mexicano se presenta ante la nación como la punta de lanza para impulsar el desarrollo económico. Reorienta su política económica para dinamizar o rehacer las relaciones de producción en el campo y en la ciudad, abriendo nuevas perspectivas al desarrollo del capital, de acuerdo a las circunstancias propiciadas por factores de orden económico, político y social, tanto internos como externos.

Los proyectos de infraestructura básica desarrollados por el sector público propician un desarrollo "sostenido" del capitalismo en el país. Lo cual no solo estimula la desigualdad entre riqueza y pobreza, sino también al interior de la burguesía entre sus sectores y hacia adentro de éstos. - Las vías de comunicación que afluyen hacia el sector agrario apoyaron la consolidación de las diferencias y la pobreza en el campo.

No se pueden soslayar las evidencias materiales e históricas de la actividad desplegada desde Cárdenas, en cuanto a destinar inversiones pa-

(24) Hewitt, Cynthia, op. cit., p. 24.

ra ramificar el sistema carretero que favorecería a los sectores más capitalistas del agro. Sector que anota prontamente la ventaja de esas oportunidades para así "impulsar" una nueva etapa del proceso de desarrollo económico del país.

Proceso fundamentado principalmente, en una creciente exportación de materias primas que absorve la economía externa, las cuales precisan transportarse con la necesaria prontitud. La necesidad de agilizar su desplazamiento, obliga al aparato Estatal a financiar la construcción de carreteras pavimentadas con recursos que antes se destinaban "a categorías de desarrollo social como salubridad pública y la educación. Se consagraron [estas] inversiones a carreteras y otras obras de infraestructura material". (25)

Abundando, las obras van contribuyendo al logro de formas más sofisticadas de cultivos comerciales. Producción que se canaliza a otras naciones. Después de la Segunda Guerra Mundial, los países subdesarrollados -entre los que se cuenta México- se ven presionados a invertir, según Amita "principalmente en el transporte, las comunicaciones y en las materias primas de interés económico para otras naciones". (26)

El mismo desarrollo del capital transnacional -al cual está subordinado el capital "nacional"- va determinando de modo inflexible, la necesidad de un Estado capacitado para asignar recursos en la construcción de -

(25) Ibid, p. 24.

(26) Amita, Eva, "El Despegue del Desarrollo Autosostenido" Rostow, Cambios Sociales, (México: F.C.E., 1979), p. 29.

obras de infraestructura con fondos recaudados de toda la población. La burguesía no participa de esa carga en proporción a su capacidad económica, sino que aparte de los subsidios recibidos del Estado, en forma de infraestructura, energéticos, etc., que se obtienen de los impuestos de la clase mayoritaria; goza de múltiples exenciones de los mismos y aún aquellos que le son asignados se pueden, en forma de cadena, cargar en su mayor parte al consumidor final, que es la mencionada clase mayoritaria.

Las cintas asfálticas que se van ampliando por diferentes polos rurales del país, tienen un costo económico muy alto, la burguesía no las construye porque menguaría al aumento de su capital. Al respecto, Topalov apunta que esas aportaciones son un

Capital desvalorizado es una ayuda para la acumulación de capital en su conjunto: es un apoyo no selectivo a la tasa de ganancia privada en general; es al mismo tiempo, la cobertura real de una parte del valor de la fuerza de trabajo, pero el reciente desarrollo del capitalismo monopolista del Estado, conduce a una profunda transformación de modos de desvalorización del capital público; de una ayuda indiferenciada al capital en general, se ha pasado a una ayuda colectiva, a un financiamiento directo de la acumulación capitalista. De allí resulta una reasignación de fondos públicos en detrimento de los consumos colectivos. (27)

El desarrollo del capital impone como una condición la mejora y ampliación del sistema de comunicación, útiles para propiciar el enriquecimiento del sector empresarial. Con ello, paralelamente se van desarrollando problemas que hoy día son preocupantes. Como ejemplo mencionaremos la descapitalización del sector rural, la aglomeración de la población en pocos centros urbanos. A este respecto Bassols anota que "es a partir de (27) Topalov, Urbanización Capitalista, (México: Edicol, 1979) p. 84,

1940, época que coincide con la construcción de caminos, cuando se iniciaba formalmente el proceso de concentración demográfica de la región"(28), y consecuentemente la excesiva concentración del capital.

Las primeras carreteras pavimentadas que se construyen en el país, son las que conducen a Toluca, Veracruz, Nuevo Laredo, Querétaro, Pachuca, Guadalajara entre otras, la ramificación constantemente se va amplificando por el mapa nacional para buscar captar las unidades de producción que requiere el capital para acelerar la explotación de los recursos naturales - que absorbe la creciente industria. Para ésto Lojkine apunta:

los medios de comunicación directamente ligados a la acumulación o a la reproducción del capital (carreteras que sirven a las zonas industriales telecomunicaciones) serán más favorecidas que los medios de comunicación destinados a la re-producción de la fuerza de trabajo (carreteras que sirven a - las colonias donde viven los trabajadores), (29)

Las regiones mejor comunicadas son las que poseen recursos naturales de gran significancia para el desarrollo económico -en determinados momentos concretos-, su explotación está condicionada por factores económicos y políticos externos e internos que conforman a cada medio ambiente, o sea mientras sea materia prima de interés para el mercado exterior, del - cual también se adquieren con mayor "accesibilidad" los equipos y mercancías que no se producen en el país. Las carreteras propician la distribución desigual de las fuerzas productivas y la confección de un esquema desproporcional de tráfico de carga idéntica en sentido contrario.

(28) Bassols, Angel, La Costa de Chiapas, (México:UNAM, 1974), p. 70.

(29) Lojkine, Jean, op. cit., p. 129.

Con una mejor facilidad en el transporte --señalan Barkin y King-- -- "se tiene una espada de dos filos desde el punto de vista del desarrollo regional: proporcionan un acceso fácil a los mercados, pero también proporcionan un acceso fácil a los bienes manufacturados" (30). Como la adquisición de artículos superfluos (aparatos eléctricos, joyas, ropa, etc.), -- creando así hábitos consumistas; paquetes tecnológicos que se compran y que no se adecuan a nuestras necesidades económicas ni culturales, etc.

La red de carreteras conectan al interior del país con el mercado de los vecinos del norte y del sur. Su trazo está en consonancia no sólo -- con los intereses de la burguesía comercial, sino también con los de manufactura, ya que ambas imprescindiblemente se complementan. A la primera le conviene la existencia de carreteras para distribuir la producción, la burguesía industrial requiere sacar los productos producidos a partir de la ciudad y por otro lado, también debe allegarse la materia prima elemental para echar a andar y nutrir la industria.

Tales sectores de la burguesía requieren la provisión de incentivos para aumentar la acumulación de capital, y construyéndoles caminos es un estímulo para hacer circular las mercancías y así ampliar el proceso de la reproducción. Con ello se crean las condiciones que aseguran la continua valorización del capital, lo que implica amortiguar los costos y efectos externos (deseconomías) de la producción capitalista, compensar las dos proporcionalidades que obstaculizan el crecimiento del capital. (31)

(30) Barkin y King, Desarrollo Económico Regional, (México: Siglo XXI, 1979), p. 205.

(31) Cfr. Barkin y King, *op. cit.*, p. 22.

Las administraciones consecutivas a Cárdenas reconocerán la necesidad u obligación de ampliar y mejorar las vías de comunicación, "aunque - los motivos y el énfasis han diferido de una administración a la siguiente, ninguna ha dejado de hacer contribuciones sustanciales para la formación de la infraestructura nacional". (32)

En el período de Ávila Camacho, 1940-1946, el sistema carretero - transitable en todo tiempo, fue duplicado. Existe también el proyecto de -- ampliar los programas de producción de materia prima en las zonas rurales. Programas carreteros que se han caracterizado por una acción vigorosa y - constante, programas salpicados por frecuentes acusaciones de corrupción, situación sintomática hasta nuestros días.

La apertura de caminos estratégicos ha estado supeditada a los inte reses de una ya fortificada burguesía que domina la esfera económica y po lítica del país; así como a los "caprichos" de los presidentes en turno, -- que ordenan su ejecución por móviles personales. Por ejemplo, tenemos el caso de la ostentosa administración Miguel Alemán, quien distrajo fuertes - cantidades de dinero para invertir las en la Cuenca del Papaloapan; las cua- les fueron en esa época injustificables. Construyó -escriben Barkin y King: "dos carreteras, una de ellas de primera clase, a pesar de la insignificancia económica de la región en aquel tiempo, un signo extravagante y falta de - planeación" (33). También algunas obras se efectúan en lugares que el Es tado considera como estratégicos para salvaguardar los intereses "naciona -

(32) Vernon, Raymond, op. cit., p. 28.

(33) Barkin y King, pp. 134-140.

les", como es el caso de las fronteras con los Estados Unidos y Guatemala. Asimismo, en torno a las costas del océano pacífico y golfo de México.

Por tanto, los programas carreteros iniciados con Cárdenas son continuados según Vernon, "con persistencia por los cuatro presidentes que sucedieron a Cárdenas. Como resultado, el sistema nacional de caminos que subió de 9,900 kilómetros a 21,400 entre 1940 y 1950, llegó a 40,800 en 1960" (34). La constante ramificación de carreteras, ha sido notable. (35)

La apertura de carreteras por diferentes regiones del país, propicia una agudización de la competencia por apoderarse de los mercados, de los recursos naturales y la explotación de los recursos humanos. Su extensión coadyuva a fortalecer el poder en el nivel de producción, sea por medio del reforzamiento en el interior de cada región "ya acabada" productivamente, haciéndola producir nuevamente, para incorporar tierras antes destinadas a cultivos básicos a la producción de cultivos más redituables.

El Estado "atiende" las diferentes presiones de grupos sociales, que le exigen construir obras de infraestructura, pero éste atenderá a unos y a otros, según circunstancias; la fuerza de las presiones, el significado de la demanda y su compromiso con la prosperidad de la economía pública y privada. Obviamente, que el compromiso se inclina hacia el sector social económicamente fuerte, ya que posee los medios que les proveen de capa-

(34) Vernon, Raymond, op. cit., p. 147.

(35) Cfr. cuadro y gráfica, aunque no aparecen las inversiones y kilometraje de la red nacional de caminos actualizado, pero nos dá una idea de su constante incremento.

cidad para negociar, y se reducen las posibilidades de que el sector social económicamente débil pueda ser favorecido. Ello es justificable, ya que el Estado representa a la clase dominante. (36)

(36) Cfr. Frank, A.G., Capitalismo y Subdesarrollo en América Latina (México: Siglo XXI, 1978), p. 282.

II.- EL SOCONUSCO Y SUS VÍAS DE COMUNICACIÓN

De igual manera que las arterias son los conductores de la sangre a todo el cuerpo humano, base de la vida, las carreteras desempeñan la misma misión en la vida de los pueblos por ser la base de su economía y, por ende, su progreso. Soconusco estuvo estacado por falta de tales caminos.

Mario García Soto

A).- Ubicación de la región del Soconusco.

Este girón de tierra llamado política y económicamente Soconusco, se localiza "entre las coordenadas 14° 30' 16° 18' de latitud norte y 92° - 108' de longitud oeste del meridiano de Greenwich, y comprende 17 municipios del Estado" (1) de Chiapas, estos son: Acacoyagua, Acapetahua, Cahohatán, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mazatán, Mapastepec, Metapa, Pijijiapan, Pueblo Nuevo Comatitlán, Suchiate, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán y Unión Juárez. Los cuales tienen una extensión territorial muy variable: están "situados en la costa del pacífico y las estribaciones de la Sierra Madre, desde Mapastepec hasta la frontera con Guatemala (...) su extensión es del 8% del total del territorio del Estado (...) indicado como de 74,415 kilómetros cuadrados" (2), por su importancia económica es la que encabeza a las ocho regiones de Chiapas, es

(1) Velasco, Jesús, El Desarrollo Comunitario de la Sierra Madre de Chiapas, (México: UNAM, 1979), p. 67.

(2) Helbig, Carlos, El Soconusco y su Región Cafetalera en Chiapas, (México: Instituto de Ciencias y Artes de Chiapas, 1961), p. 11.

la que ocupa el primer lugar entre todas las productoras de café del país.

Soconusco tiene una longitud -desde Mapastepec a la frontera con Guatemala- "de 360 kilómetros y entre 15 y 40 kilómetros de anchura"(3). Es la región del Estado catalogada como una de las más ricas del país. - Se caracteriza por tener "uno de los polos de lluvia superior [al de otros lugares cercanos] a 4,000 mm." (4) En general, sus tierras son de diferente formación y con fuertes precipitaciones pluviales.

Su humedad se explica por la existencia de una variedad de ríos, - tales como: el Huixtla, el Cacahotán, el Caljuacán, el Huehuetán, el Suchiate, etc. Éste último es uno de los más conocidos porque es parte del límite fronterizo con Guatemala, nace en ese territorio pero penetra al mexicano por el municipio de Unión Juárez.

Su topografía en la parte litoral es plana, mientras que accidentada en las partes formadas por las serranías y depresiones. En las partes -- más bajas -sobre el nivel del mar- se presentan las temperaturas más elevadas, principalmente entre los meses de marzo a mayo y significativamente poco variables, su intensidad se va atenuando en la medida que aumenta la altitud. (5)

Soconusco posee una serie de obras de infraestructura necesarias - para el tipo de agricultura comercial; la cual es observable a simple vista,

(3) loc. Cit.

(4) Ibid; p. 51.

(5) Si se desea ampliar la información sobre las características de la región en forma detallada consultése a: Bassols, García Soto y Helbig. Cfr. bibliografía.

083357

tales obras son: la carretera costera, el ferrocarril Panamericano, puerto Madero. Asimismo, algunas instituciones educativas: Universidades en Tapachula y Huehuetán en ellas se capacita a los cuadros técnicos propios para la actividad agrícola que se desarrolla en la región.

B).- Antecedentes de sus Vías de Acceso

El Soconusco desde la época prehispánica fue importante; algunos - grupos étnicos del país le tenían gran estima debido a la variedad de materias primas que obtenían de ella; tales como: aves de preciosas plumas, utilizadas para adorno de los grandes personajes en los actos ceremoniales, la producción de cacao que utilizaban tanto como medio de trueque como - para alimentarse y en sí una gama de productos naturales que se transportaban por veredas, ríos y esteros a diferentes partes de la región y a lugares más distantes.

La explotación de esos recursos fue de poca significación, dado que sólo se satisfacía las necesidades propias y de las comunidades aladeñas, es la posterior expansión la que lleva por las nuevas y amplias vías; con rápida fluidez el producto local hasta lejanos mercados y recibe de aquellos los "beneficios" de su relación.

Con la llegada de los españoles a la región, se empieza a efectuar una explotación mercantil del cacao para ser exportado a España; junto con la cochinilla, el algodón y otros productos que salían por el puerto de Veracruz. En un tiempo el comercio tuvo como base de su trasportación las espaldas de los TAMENES o cargadores indígenas, debido al escaso desa-

rollo de los caminos. Ello era causado, en virtud de que lo accidentado de la geografía de la región, elevaba tremendamente los costos de construcción de caminos. Luego será hasta que el monto del excedente de producción va requiriendo de la movilización de mayores volúmenes de productos hacia el exterior, lo que motive la inversión de recursos a la mejora de caminos para que transiten las bestias de carga que transportaban las mercancías.

Las caravanas que partían con materia prima al puerto de Veracruz, hacían un par de meses en viaje redondo (6). Asimismo, se llevaba a la región algunos productos agrícolas tales como: cítricos, caña de azúcar, aves de corral y principalmente la ganadería, etc. Esta última salía al mercado exterior por Guatemala, posteriormente, se introdujo el cultivo del café. Según Helbig "en el año de 1846, que habría de ser inclusive a la fecha el cultivo primordial" (7). Es pues, entonces en base a las crecientes necesidades comerciales, como las veredas existentes habrían de ser ampliadas por los conquistadores.

Cuando los países capitalistas se hayan en proceso de expansión económica; necesitan mayores cantidades de materia prima de otros menos desarrollados, la cual para su concurrencia a esos mercados, se requiere en la región productora mejores vías de comunicación. El café es introducido al Soconusco, como parte estructural de la división del trabajo inter-

(6) Cfr. García, Soto, Mario, Geografía General de Chiapas, México, 1969, p. 306.

(7) Helbig, Op, cit., p. 24.

nacional. Esta implantación, podría caber en la observación que hace -- Stalin, "el desarrollo de las vías de comunicación y el nacimiento del capitalismo establecieron una división del trabajo entre distintas regiones de los principados y los unieron en un todo" (8)

A partir de la crisis de precios del café en algunos países de Latinoamérica, particularmente en Brasil, es que comienza en el Soconusco su explotación, se inicia en el año de 1882. Dicho país, principal productor del grano, tiene fuertes conflictos políticos internos. Esa inestabilidad política no permite mantener el ritmo de producción, lo que hace que la burguesía dedicada a su explotación se interese en cultivarlo en Soconusco, lugar donde prevalecían -y prevalecen- condiciones propias para esa actividad agroexportadora altamente lucrativa.

Los cultivadores de café van a encontrar para su comercialización, algunos problemas. Uno de ellos, es el de la transportación, lo cual obliga a éstos a abrir caminos, aunque muy rudimentarios -llamados reales-, que pueden ser transitados a pie o a caballo (9). La movilización de la producción se hacía en las más difíciles condiciones, y que, aun cuando llegaron a tener acceso vehículos rodantes (carretas), solo se lograban -- transportar catorce bultos de no más de setenta kilogramos.

El café que se producía se transportaba ya sea en carretas o a lomo de bestias hasta Tapachula, ahí se concentraba, para luego encaminar-

(8) Stalin, José, El Marxismo y la Cuestión Nacional, (España: Fundamentos, 1976), pp. 23-4.

(9) Cfr. Helbig, op. cit., p. 22.

la a puerto Madero, que se ubica al sur de dicha ciudad. Polhenz escribe "el cultivo tuvo que acomodarse en una zona angosta, limitada por las posibilidades de comunicación, hasta principios del presente siglo" (10). - El puerto marítimo mencionado, pasa a ser una de las principales vías de salida de toda la producción cafetalera del Soconusco, así como la llegada de gran parte de los bienes de consumo para las plantaciones. Por éste escribe García "llegaban viajeros y mercancías nacionales y extranjeras, y tenían salida los productos de la región" (11). Por él se daba el aún "reducido" tráfico de mercancías. Posteriormente, debido a la creciente actividad comercial y al incremento de la producción el puerto es acondicionado y, desde 1895 fue uno de los primeros incentivos que animó a los pioneros de la cafecultura a incrementar la producción (12). Lo cual sería propiamente, el antecedente de los primeros intentos importantes para dar salida a los productos al mercado exterior.

Puerto Madero en los últimos años (1973-1975) es comunicado con un ramal de 27 kilómetros de carretera pavimentada, tramo que se inicia en Tapachula. Puerto con claras posibilidades de desarrollo turístico. Anteriormente por su difícil acceso, fue poco frecuentado, hoy día es un concurrido balneario, dada su rápida comunicación con la ciudad mencionada.

(10) Polhenz, Córdova, Juan, Dependencia y Desarrollo Capitalista en una Región Agrícola. Las Plantaciones Cafetaleras de la Sierra Madre de Chiapas, Tesis, 1979, p. 229.

(11) García Soto, Mario, Soconusco en la Historia, p. 249.

(12) Cfr. García de León, Antonio, "Lucha de Clases Sociales y Poder Político en Chiapas", en Historia y Sociedad, No. 22, p. 65.

En el período de Echeverría (1970-1976) se empezó a reacondicionar para una eficiente movilización (ya que había sido abandonado con la llegada del ferrocarril) de mercancías. Ese proyecto aún no ha concluido, a pesar de ello, actualmente sigue siendo un canal por donde la burguesía agraria embarca café, plátano, algodón y otros productos con destino a Europa y Japón, de igual manera por él llega la tecnología que se requiere para la instalación del ingenio azucarero de Huixtla o del equipo que se utiliza para las presas hidráulicas que se edifican en el Estado en la parte norte.

Tapachula debido a su ubicación favorable, desde finales del siglo pasado sirve de paso obligado de la producción y de almacenamiento de la misma. En este lugar se mantendrá en tanto se asigna su posible ubicación a los centros de consumo y transformación europeos. La ciudad se empieza a perfilar como el centro más importante de la región, ya en "el año de 1900 había alcanzado la categoría de ciudad [adquiriendo además] la categoría de centro comercial del Soconusco y de lugar concentrador de café: - que ya empezaba a salir en grandes cantidades para el exterior". (13)

El ferrocarril Panamericano (construido por una compañía norteamericana) atraviesa paralelamente la región hasta llegar a Ciudad Hidalgo, frontera con Guatemala. Con este medio de transporte "se fomentaron todos los cultivos, principalmente el café, el cacao y diferentes cereales; así como la cría de ganado y engorda, el corte de maderas, etc." (14). Sirve de incentivo para acelerar la expansión y desarrollo de las relaciones capita-

(13) Helbig, op. cit., p. 8.

(14) García Soto, Soconusco en la Historia, p. 255.

listas:

la segunda etapa de la historia de las plantaciones, podemos decir, se inicia con la construcción del ferrocarril Panamericano. Tomamos este hecho, porque marca, con el avance de las comunicaciones, el desarrollo de las fuerzas productivas [que habrían] de modificar las relaciones al interior de las plantaciones. (15)

El ferrocarril fué la primera forma de comunicación terrestre capitalista, o sea de producción, de intercambio, de circulación de mercancías, de personas y mensajes que se conoció en Soconusco. Con él se acelera el desarrollo de las fuerzas productivas en la región antes "estancadas". Al respecto Rosa Luxemburg señala "la estructura interna de una región depende del nivel de sus fuerzas productivas, del grado de la división del trabajo y el grado de desarrollo productivo y de su mercado interno y externo". (16)

El ferrocarril fue inaugurado oficialmente el primero de julio de 1908 en la estación fronteriza de Suchiate, hoy Ciudad Hidalgo (17), pero desde un año atrás, señala Helbig:

estaba dando servicio de Ciudad Hidalgo hasta la población de Escuintla (...) la construcción de éste se efectuó por etapas entre los años de 1901 a 1908. En un primer momento el ferrocarril procedente del Istmo de Tehuantepec, hacía conexión con el tramo a Coatzacoalcos, lo que hizo posible el transporte del café principalmente. (18)

El puerto de Coatzacoalcos por estar dotado de mayor cabotaje tenía más capacidad de movilizar el producto hacia el mercado exterior, princi--

(15) Polhenz, op. cit., p. 197-8.

(16) Aubet; María José, Rosa Luxemburg y la Cuestión Nacional, (España: Anagrama, 1977), p. 69.

(17) Cfr. Casahonda, Castillo, José, 50 Años de Revolución en Chiapas, (México: ICACH, 1974), p. 83.

(18) Helbig, op. cit., p. 19.

palmente a Alemania. El paso del ferrocarril por Tapachula hace que la importancia comercial de puerto Madero entre en declive. Este estuvo abierto por espacio de un siglo, entre 1813 hasta por 1912.

La llegada del "caballo de hierro" despertó el interés de los cafeticultores por extender el área de cultivo y, su transporte por él, les ahorró recursos económicos que antes destinaban a la compra de muchas bestias de carga. La enorme capacidad de carga de éste, y el reducido costo del flete, el producto pudo ser desplazado a largas distancias; con esto el sector exportador fue beneficiado,

mientras las tarifas más altas se cobraban a las importaciones, las exportaciones pagaban fletes muy por debajo de los que pagaban los productos destinados al mercado interno. Este sistema de clasificación de carga correspondía a la política [del Estado] que tuvo como objetivo la estimulación máxima del sector exportador que amplió su cobertura hacia la misma capital de la República, para luego lanzarlo al mercado estadounidense. (19)

El ferrocarril paulatinamente va desplazando a los medios de transporte antes utilizados; se va eliminando el empleo de las carretas y de las recuas de mulas en el transporte a larga distancia, pero no puso fin inmediato a su utilización en el transporte a distancias cortas. Fue precisamente en esta competencia -en el transporte comercial de carga a larga distancia- que el ferrocarril causa el mayor impacto.

En el año de 1925, los empresarios cafetaleros (alemanes) iniciaron la apertura de caminos, para que en ellos circulen los primeros vehículos

(19) Coatsworth, El Impacto de los F.C. en el Porfiriato, (México: Sepsetentas, 1976), tomo II, p. 10.

motorizados que trasladan la producción a las estaciones del ferrocarril de Tapachula y Huixtla (producción que antes se hacía a lomo de bestia o en carretas). Actualmente ambas ciudades son los centros receptores de la mayoría de la producción regional, en ellas podemos constatar, en torno a las estaciones del ferrocarril, la existencia de enormes bodegas para almacenar la producción. (20)

El ferrocarril sería el vector que proporcionaría un considerable -- aumento en el ritmo de las actividades económicas, y factor importante para el fortalecimiento económico de unas cuantas personas que controlan los medios de producción del Soconusco. La mayoría de ellos de origen alemán, llegan en el período porfirista. Sobre ello añade García de León:

el Soconusco recibió desde el siglo pasado el arribo atropellado de la inversión extranjera. Los nuevos señores de la tierra se fueron desplegando sobre un territorio poco habitado en donde sobrevivían algunas comunidades indígenas cultivadores de maíz y cacao, y donde grandes extensiones ganaderas reproducían las clásicas relaciones de Chiapas Colonial. (21)

Estos inmigrantes introducen ciertas innovaciones técnicas agrícolas traídas de su país, y con la vía férrea se establecen condiciones sumamente atractivas para emprender la construcción del capitalismo en Soconusco, con ello se aumenta el desarrollo de la producción del sector exportador a costa de los campesinos que producían para el autoconsumo, ese medio de comunicación da lugar al aumento de la rentabilidad de las grandes fincas a costa de los pequeños productores.

(20) Cfr. García, Soto, Mario, Soconusco en la Historia, p. 75.

(21) García de León, op. cit., p. 19.

En Soconusco se producen varios productos de carácter exportable, debido a las características climatológicas del suelo, es la primera y única región de Chiapas que se incorpora al mercado interno y externo con sus materias primas, en base a ello, señala Polhenz:

antes que ninguna parte [de Chiapas] llegó el progreso a la región por el camino de hierro y la convierte en un especie de "el dorado", a donde llegan a establecerse, en busca de fortuna, grandes núcleos de población del Estado e individuos de otras partes de la República y el extranjero como alemanes, chinos y sirios-libaneses principalmente. (22)

La región está considerada actualmente como el centro rector económico del Estado, los chiapanecos consideran a Tapachula, por su importancia comercial y política, la capital económica de Chiapas. Las características de desarrollo que posee el Soconusco, en parte es conformada por la llegada del capital externo, aportado por los alemanes, la implantación de obras de infraestructura: primero puerto Madero, luego el ferrocarril; propiciarían un desarrollo que se polariza en torno a las unidades exportadoras, lo cual hace de la región un polo "rector del desarrollo capitalista en Chiapas, y por ello someterá a su dinámica a las otras regiones. Este crecimiento acelerado, concentrado en la región será la causa de las desigualdades regionales que presenta el Estado". (23)

El actual régimen de explotación, expresamente es la síntesis de una serie de impulsos económicos, políticos y sociales tanto externos como internos que conjugados propiciaron el establecimiento de un esquema altamente productivo en la región, la cual se incarta en una dependencia

(22) Polhenz, op. cit., pp. 83-4.

(23) Ibid, p. 176.

del imperealismo externo y apuntalado por la tendencia "programática" del Estado mexicano.

C).- Algunas Particularidades de la Base Productiva

Las características naturales de Soconusco son un atractivo tentador para la inversión del capital, pues dispone de tierras apropiadas para cultivos comerciales; éstos se han extendido por una serie de condiciones:

las medidas del Estado, el declarado interés por promover el desarrollo de la producción por grupos de la región, la tendencia marcada hacia el capitalismo y el hecho de que, el cultivo del café ya estaba en gestación y que vastos terrenos aún permanecían incultos, sobre todo en la parte de la sierra, hace que se presente la situación madura para que el gran capital se asiente y de desarrolle. (24)

Medidas que actuando en conjunto han sido suficientes para implantar el capitalismo en ella. Uno de esos elementos que han coadyuvado a acelerarlo, es la implantación de una red de carreteras pavimentadas, factor importante para lograr en forma más eficiente el prevaleciente esquema económico agroexportador, vinculado en forma estructural al mercado nacional y externo.

Se va ampliando gradualmente un sistema de vías terrestre; para encuadrar al Soconusco entre los pequeños abastecedores de la producción mundial. A cuyo mercado suministra: café, cacao, algodón, petróleo, carne, plátano y frutales diversos, pues son considerados como mercancías altamente negociables. La región supedita, entonces su desarrollo a la lógica del capitalismo, y con ello a la cobertura de sus necesidades y a

(24) Ibid, p. 176.

083357

su subsunción dentro de la división internacional del trabajo.

La ganadería se explota en forma extensiva, que el mismo Estado - ha alentado, en mayor proporción después de la segunda guerra mundial. - Debido a la demanda del mercado externo e interno, que consume en cada vez mayor grado la carne y los productos derivados de la misma actividad. En un documento oficial el Estado declara "... en el aspecto ganadero, - quedan aún por aprovechar extensas superficies que deberán contribuir al abastecimiento del mercado de ganado de carne cuya demanda tanto interna cional como interna sigue en aumento". (25)

El desarrollo de tal actividad lucrativa requiere para su desenvolvi - miento, grandes extensiones de tierra; ello conduce al sistema de explota - ción extensiva que se sigue en esta región. Dicho de otra forma, un gana - dero debe poseer varios potreros para ir rotando el ganado y dando lugar - así, al crecimiento del pasto en donde ya antes pacía el ganado. Esta - actividad se desarrolla en la parte costera del Soconusco, en las tierras - planas que se ubican en la franja del océano pacífico.

Su explotación se ha impuesto en forma total sobre otras actividades productivas de subsistencia, erradicando la pequeña propiedad, dejan la - existencia en grandes extensiones de sólo algún jacal donde habita el cui - dador del ganado. Asimismo, en "las tierras medias ha sustituido las aso - ciaciones arbóreas, por las de arbustos y pastizales, con espesos bos - compactos" (26), el sobrepastoreo a propiciado la pérdida de grandes exten

(25) SAHOP, Memorias de Labores de 1970, p. 26,

(26) Bassols, op. cit., 9. 26.

siones de bosque tropical. Esta actividad es uno de los principales agentes depredadores, pues se identifica como elemento fuertemente alterador de la ecología de antaño.

La cría de ganado a gran escala es explotada por un grupo pequeño de capitalistas, cuyo número; señala Bassols "no llega a 100 personas. - Este fenómeno es fácil de constatar a través de la carretera costera, en donde se observan grandes extensiones incultas de terrenos, las cuales a pesar de estar ociosas se encuentran vigiladas y cercadas" (27). Resulta interesante destacar que en torno a la carretera costera se instalan una serie de depósitos y laboratorios, propiedad de la Nestlé, en los que se procesa e industrializa el producto lácteo adquirido por la empresa.

La mencionada transnacional acapara la mayor parte de la leche que se produce en la costa. La empresa se instaló a finales de los años sesenta; después de la apertura de la carretera costera, en diferentes puntos cercanos a ésta. Anteriormente los ganaderos se veían obligados a tirar muchos litros de leche, porque no tenían caminos que los condujeran rápidamente a los mercados. La fuerte temperatura hace que el producto entre rápidamente en estado de descomposición, al no existir las necesarias instalaciones para impedirlo. Las posibilidades para salir a vender los derivados de la leche (queso, mantequilla) eran escasas pues no había mercado suficiente en la región.

La apertura de la carretera costera, fue de importancia para la im-

(27) Ibid, p. 145.

presionante expansión de la ganadería. El presidente de la asociación de ganaderos de Huixtla comenta "para nuestro negocio se requiere que por los potreros pasen caminos, que conduzcan a las ciudades, en donde están los mercados, éstas son útiles para transportar el ganado a donde se consume". Con las carreteras el ganadero tiene mayores facilidades para la venta; y por supuesto para el aumento de sus ganancias.

Con comunicación se facilita la adquisición de alimentos balanceados para el ganado, la asistencia veterinaria, etc. Cuando los potreros están retirados de las carreteras, los ganaderos se ven obligados a transportar sus reses por el monte hasta lugares cercanos a ellas; lo cual provoca bajas y pérdidas, ya que los animales se cansan, sufren accidentes o pierden peso. Por todo lo anterior se hace conveniente la rápida transportación de las reses en las mejores condiciones. Recordemos que la utilidad que se obtiene de estos animales está en relación directa con su salud y peso.

Por consiguiente, se requieren garantías de rentabilidad para la inversión que la burguesía regional realiza en este rubro, que según las estadísticas oficiales y estudios de expertos:

en los últimos años se ha incrementado, en forma notoria las zonas ganaderas y las áreas de cultivo para forrajes y artículos de exportación [pues] tan sólo en Chiapas, - en los últimos años la superficie de pastos pasó de 1.6 millones de hectáreas a 3.6 millones y el número de cabezas de ganado se duplicó de 1.6 millones a tres millones. (28)

(28) Ramírez, Guillermo, "El Estado suspende la reforma agraria y se alfa con los poderosos", en Proceso No. 196, 4/VIII/80, pp. 15-8.

Este incremento de la ganadería, como apuntábamos requiere ser transportado a los mercados interno y externo, Bassols notifica que "diariamente se efectúa un fuerte movimiento de compra venta y embarque de ganado, preferentemente por carretera" (29) ya que el transporte por ferrocarril es demasiado lento.

Este fenómeno (la ganaderización) se ha extendido en la región, por la estructura agraria fuertemente polarizada; ésto ha traído como consecuencia que un gran número de campesinos de la comarca no tengan tierra, debido a que son concentradas por los ganaderos. Tal situación es bastante sintomática no sólo en la costa, sino que en otras partes del mismo Chiapas. Existen según Esteva, "más de 100,000 campesinos solicitantes de tierra; pero el 30% de la superficie total del Estado, está en posesión de grandes terratenientes, está dedicada a la ganadería extensiva". (30)

Bastaría un buen ejemplo para ilustrar no sólo la importancia que tiene esa actividad, sino también la patética concentración de la tierra, en el municipio de Mapastepec, existe un poderoso ganadero de apellido Reyes, García que tiene varias propiedades en la región (y otras en diferentes Estados de la República y el extranjero), entre ellas posee una enorme finca ganadera, ésta agrega Bassols "está bien comunicada, la atraviesa la vía principal del ferrocarril Panamericano, cuenta con siete mil hectáreas y más de cuatro mil cabezas de ganado y además está comunicada también por la carretera costera". (31)

(29) Bassols, op. cit., p. 12.

(30) Proceso No. 194, p. 12.

(31) Bassols, op. cit., p. 122.

Obviamente, que si estas tierras destinadas a la ganadería -que -- ocupan poca fuerza de trabajo- estuvieran en posesión del grueso de los - campesinos, las grandes fincas cafetaleras no podrían complementar la --- fuerza de trabajo temporal y barata que requieren en los momentos "pico" del ciclo del cultivo de café.

Ya se ha subrayado que Soconusco es el principal productor de café para exportación de Chiapas y del país, existen aquí "más de 80 fincas cafetaleras que en conjunto abarcan aproximadamente 250 mil hectáreas y - cuyos propietarios, alemanes en su mayoría tienen el suficiente poder para mantenerse en la categoría de grupo económicamente más poderoso de cafecultores de la región". (32)

La producción de café de la región anualmente asciende a un promedio de

1,100,000 sacos [10] que representa cerca del 27% de la producción nacional; sin embargo, es altamente significativo el que es en esta región donde parten todos los vasos que comunican y enlazan entre sí a la cadena de "coyotes", intermediarios y exportadores que en su afán de lucro desmedido mantienen en la miseria al 93% de --- 102,000 cafecultores existentes en el país, y cuya utilidad anual es de sólo 6,000.00 pesos, frente a los 19 millones de pesos que en ganancia bruta perciben los primeros a los que la reforma agraria dotó de 300 hectáreas a cada uno. (33)

Se cultiva también el algodón en la parte costera, donde se ubican las mejores tierras planas:

el cultivo del algodón [se siembra] en una superficie -- aproximada de 27 mil hectáreas de 1980, de las que se obtiene una producción de 59,700 toneladas con un valor

- (32) del Muro, Ricardo, "Las tierras de mejor calidad del Soconusco están en manos de terratenientes", en Uno Más Uno, 10/VI/80, p. 6.
- (33) Berdejo, Aurora, "Inminente entrada de la roya al Soconusco", Excelsior, 13/X/80, pp. 1-7 y 23.

aproximado de 8,963 millones de pesos.

Los municipios en que se produce algodón son: Tapachula, Mazatán, Frontera Hidalgo, Suchiate, Tuxtla Chico, Metapa, en orden de importancia. Número de hectáreas de algodón sembradas por municipio:

Tapachula	16,808.5	
Mazatán	7,052	
Frontera Hidalgo	1,305	
Suchiate	1,039.5	
Tuxtla Chico	597.5	
Metapa	108	
T o t a l	26,910.5	hectáreas. (34)

El cacao que es originario de la región se cultiva en forma intermitente en la mayoría de los municipios del Soconusco. Helbig señala que "especialmente en la zona de transición entre la llanura y el pie de la sierra" (35). Sin descartar la iniciación de la explotación del petróleo en el ejido López Mateos (municipio de Mazatán) en la parte costera, y el cultivo del plátano que también se ajusta a la ley capitalista de producción, que se fomentó -apunta García- "a lo largo de la vía férrea, formándose plantaciones importantes en el Suchiate, Tapachula, Huehuetán, Huixtla, Pueblo Nuevo, Acapetahua y parte de Mapastepec". (36).

La implantación de vías de comunicación y la extensión del área de cultivos comerciales, se han mancomunado para extinguir rápidamente la población de los bosques de antaño, de esa parte del Estado de Chiapas, la depredación irracional se aceleró con la construcción de la carretera costera y los caminos alimentadores.

(34) Informe de la SARH, 1980.

(35) Helbig, op. cit., p. 82.

(36) García, Soto, Mario, op. cit., p. 291.

En Soconusco ya no es posible hayar vestigios de una simbiosis en tre la flora y la fauna silvestre, esa armonfa natural ha sido aniquilada por la tala continua e inmoderada provocada por el hombre de empresa. Tal resultado, es consecuencia de la rapacidad de las fuerzas comerciales que se sirven de las carreteras para saquear indiscriminadamente la riqueza maderera. En pocos años se ha provocado una transformacion drástica de la ecología, los bosques de cedro rojo, chacté, palma camedor entre otras muchas especies (37) que han sido derrumbados para habilitarlos a la extensión agrícola intensiva, creando con ello, los males asociados a la alteración del equilibrio ecológico, Kausky escribe:

donde quiera el capital se apodera del bosque lo arruina; por que una buena explotación forestal no és compactible con las necesidades de rotación del capital. Esta rotación tiene que hacerse con la mayor rapidez posible: la explotación del bosque renueva lentamente el capital.(38)

La apertura de carreteras en esta comarca trajo efectos degradantes para los bosques, hasta límites irreparables, pues se ha alterado la composición florística natural, la que ha desaparecido en pocos años, para destinar esas tierras a los cultivos comerciales y a la ganaderfa extensiva, ello se realizó en pocos decenios, sobre el asunto dos especialistas de la ecología declaran:

la experiencia ha demostrado repetidamente que cuando se construyen carreteras dentro o a través de regiones que, antes carecían de ellas se producen cambios ecológicos diversos. La alteración más importante consiste en la sustitución de los bosques pluviales por ecosistemas que, si se manejan inadecuadamente, acaban padeciendo deslaves y erosión, reducción de la fertilidad del suelo, cambio de la estructura del mismo, pérdida de materias pri--

(37) Cfr. García, Soto, Soconusco en la Historia, p. 32-3.

(38) Kausky, Karl, La Cuestión Agraria, (México: ECP, 1978), p. 302.

mas potenciales o actuales y destrucción de valiosas especies de la flora y la fauna silvestre. La tendencia general al [construir] nuevas carreteras es talar los árboles para dedicar el terreno a la agricultura de cambio, subsecuente abandono de la tierra agrícola tras unos cuantos años de cultivarla y, finalmente, la consolidación de las pequeñas parcelas en los ranchos de pequeña a mediano tamaño que mantienen la cubierta vegetación en forma de sábana más o menos rala o túpida de arbustos y maleza (...) una nueva carretera ha sido la culpable de iniciar cambios ecológicos directos o indirectos en la región donde ha sido construída (...) y, bien la construcción de carreteras domina el desarrollo de las rutas de transporte. (39)

La rápida extensión de los caminos de acceso han sido causa del deterioro de extensas áreas, antes boscosas, que han aumentado la erosión en algunas partes y cuya fauna silvestre ha sido ahuyentada por el ruido y otros factores de perturbación llegados con el capitalismo. (40)

D).- Su Actual Red de Vías de Comunicación

La historia certifica que el signo característico del capitalismo, ha sido siempre la constante expansión y la capacidad de la burguesía para encontrar en cada momento nuevas respuestas a los obstáculos que se oponen a su expansión. Uno de esos obstáculos, es la inexistencia de un conjunto de infraestructura material necesaria para la extensión del modo de producción vigente. Al respecto ya el mismo Marx nos advierte "la revolución en el modo de producción de la industria y la agricultura hizo necesaria también sobre todo, una revolución en las condiciones generales del proceso social de producción esto es de los medios de comunicación y transporte". (41)

(39) Farnworthy y Gómez, Ecosistemas Frágiles, (México: FCE, 1977), pp 272-4.

(40) Cfr. Mapa del uso del Suelo.

(41) Marx, Karl, El Capital, sec. 4. cap. 15: "Maquinaria y Gran Industria".

La burguesía que impera en Soconusco ha requerido forzosamente de una red de carreteras, moderna; dinamizando, en consecuencia el proceso de industrialización que requiere en la actualidad el país y la industria externa. (42)

El proceso de desarrollo capitalista, necesita cada vez de mayores cantidades de materias primas para su funcionamiento y expansión. Ello hace imprescindible sostener una circulación permanente y eficaz de los productos; a distancias cada vez más largas, dando lugar a la salida de materia prima y entrada a los productos industriales.

La existencia de una red de carreteras es una condición sumamente indispensable para reducir considerablemente los costos y el tiempo de transporte de las mercancías a gran escala, acerca de esto el mismo Marx agrega:

el transporte de mercancías, aunque no crea ningún producto distinto del proceso de producción y por consiguiente ninguna mercancía en que pueda cristalizarse el valor creado por la fuerza de trabajo, crea no obstante un valor en la medida en que [el transporte] implica una transformación del valor de uso de mercancías transportadas. Por que como el trabajo invertido en el transporte espacial añade un valor de uso al producto [transformándolo de mercancía potencial en mercancía real, efectivamente entregada al mercado de consumo], esa actividad constituye una prolongación del proceso de producción en el proceso de circulación. El capital productivo invertido es ésta agrega, pues, valor de los medios de transporte (el subrayado es del autor). (43)

El traslado en el espacio y en el tiempo de la materia prima natural útil (que por si misma obviamente no puede transportarse al mercado), pro

(42) Cfr. Subcapítulo, "Carreteras que corresponden a intereses burgueses", cap. IV.

(43) Lojkin, op. cit., p. 77.

ducida intencionalmente para el cambio, que para transformarse en un producto elaborado requiere hacerse circular por diferentes centros de población, donde se convertirá en valor de uso, satisfactor de ciertas necesidades vitales que reproducirá la fuerza de trabajo; que al capitalista le acrecienta el monto de su capital. Al respecto Marx también indica:

el valor de las cosas sólo se realiza en su consumo y éste puede exigir su desplazamiento y, por tanto, el proceso adicional de producción del transporte. Por consiguiente, el capital productivo invertido en éste añade valor a los productos transportados y, en parte, para la adición de valor mediante el trabajo de transporte. (44)

Éste es pues, plenamente parte del proceso productivo, por ello le atribuímos una importancia, con las vías de comunicación se hace circular la materia prima objetivamente apta para su transformación o consumo.

La red de vías de comunicación del Soconusco, está conformada por diferentes especificaciones, ésto es: las carreteras pavimentadas, siendo la principal de este tipo, la que atraviesa horizontalmente la región, ésta llega hasta Talismán, Frontera con Guatemala, dicha vía de acceso es conocida como la carretera costera. De ésta se desprende una serie de ramificaciones que conectan a las localidades que se ubican del lado de la costa del pacífico, donde se explota a gran escala la ganadería extensiva, el algodón, el plátano, etc. Hacia el norte de la costa se explotan cultivos como: el café, cacao, entre otros recursos naturales netamente de carácter comercial. (45)

(44) Marx, Karl, El Capital, (México: FCC, 1978), Libro I, Sección 4, Cap. 15: "Maquinaria y Gran Industria", 7.2, p. 69. [T.1/2, p. 462]

(45) Cfr. Mapa del Uso del Suelo, anexos.

La apertura de la carretera costera indujo la formación de vías de acceso que se orientan hacia diferentes localidades de la región. Los ramales son de pavimento como los que conducen a Mazatán, Tuzantán, a Motozintla entre otras, las de terracería, los llamados caminos a mano de obra (que son brechas construídas con herramientas manuales: pico, palas, machete, etc.) y veredas. En los dos últimos el transporte es lento, pero en conjunto integran la red de caminos que surcan la textura de Soconusco. En otras palabras, muchos de los ramales se desparraman en las partes alta y baja del Soconusco, parten y se enlazan en su arteria principal: la carretera costera. Esa vía de comunicación, enlaza en forma "integral" a la región del Soconusco con el resto de la nación y Centroamérica, integración que en el fondo consiste en última instancia, en una integración territorial de los recursos para y de los consumidores de un sistema productivo instalado en la región.

Merced a la red descrita, se establece la interconexión que hace funcionar el actual régimen económico del Estado. Podríamos asegurar que es una generalidad, que una vez tendida cualquier carretera de "primera" es acompañada, por un enjambre de caminos que convergen en ella.

Ahora bien, entre los años 1965-1968, el Estado a través de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP), pavimentó la carretera costera, la cual garantiza un mejor transporte en toda época del año, esta vía le imprime a la región un nuevo sello en su desarrollo económico; acorde a las necesidades de la comercialización de los productos agroexportables. Polhenz señala "su desarrollo tardío ha sido determi

nado por la función de producir bienes de consumo, exclusivamente agrícolas, para el mercado internacional y, en menor medida, para el mercado nacional". (46)

El sistema de vías de comunicación de Chiapas, constantemente se ha incrementado de su extensión, sólo poseemos información hasta el año de 1975, se "contaba con una longitud de 6,135.8 km, de los cuales, las brechas [sumaban] 604 km, las terracerías 536 km, los revestimientos --- 13,346 km, y los caminos pavimentados 1,647 km" (47). En cuanto a la región del Soconusco, actualmente existen aproximadamente unos 300 kilómetros de carreteras pavimentadas y unos 1,500 kilómetros de caminos alimentadores, lo que dá un total de 1,800 km.

Es importante conocer cuales son los requisitos y factores que se contemplan para el tendido de esas vías de comunicación. Para la construcción de carreteras de "primera" (como la costera) no se requieren estudios técnicos, ya que el gobierno federal considera su apertura de mucha importancia.

Esta la planeó directamente el gobierno federal de una forma unilateral, sin participación del gobierno estatal. Los otros tipos de caminos alimentadores, para su construcción debe mediar una petición de parte de los habitantes de cada localidad, y en la construcción de éstas deben participar tanto los gobiernos federal y estatal como los solicitantes.

(46) Polhenz, op. cit., p. 200.

(47) Velasco, Jesús, A., op. cit., p. 360.

Los caminos alimentadores se construyen de acuerdo a un convenio que se celebra por las tres partes, cada una de ellas hará una aportación equivalente para cubrir el costo total. Por ejemplo: si un camino va a tener un costo de \$ 150,000.00 pesos, el gobierno federal aportará la cantidad de \$ 50,000.00 pesos, otra cantidad igual deberán proporcionar tanto el gobierno estatal como los habitantes de cada comunidad.

En el caso de estos caminos -que los técnicos llaman alimentadores-, los particulares hacen sus peticiones para que se les construya en forma indistinta, esto es, ante el mismo Presidente de la República, ante la SAHOP en la Ciudad de México o su centro SAHOP regional, ante el gobernador del Estado o a los líderes agrarios.

Un funcionario de la SAHOP comenta: "los gobiernos (federal y estatal) sienten presiones ante las muchas peticiones de apertura de caminos, pero todo está condicionado a las decisiones que en última instancia tomen las altas autoridades y a las evaluaciones económicas que determinen los índices de producción y rentabilidad de las vías". Es decir, se consideran el kilometraje, la conformación del terreno, número de personas que beneficiará la obra y -principalmente- la naturaleza de la producción en cuanto lo cualitativo, se realizan predicciones sobre el desarrollo posible de la producción, para cuando ya se pueda contar con la obra.

Las tres primeras consideraciones son "secundarias", pues para la apertura de estas obras se toma en consideración principalmente, la existencia de recursos naturales aprovechables y su construcción es parte de -

la estrategia para explotarlos al máximo. Al respecto Barkin y King escriben "... el gobierno utiliza la tasa social de descuento al descontar proyectos, haciendo un cálculo de la inversión esperada y elegir entonces -- (suponiendo que es igual al grado de logro de otros objetivos) aquellos -- que tienen la mayor tasa de beneficio respecto a los costos". (48)

Las obras se realizan siempre con fines económicos más que con fines sociales, lo que pretende el Estado es aumentar la capitalización de la agricultura y ofrecer al inversionista los medios que les garanticen una tasa media de ganancia.

La participación directa del aparato estatal en actividades productivas, es en razón de los rendimientos privados. Las obras camineras que ejecuta, espera que produzcan ingresos contables al menor plazo, debido a que no todos los proyectos llenan las condiciones se retarda el ritmo de los programas carreteros. El Estado no puede seleccionar --según Barkin y King-- "una política de fuerte inversión en transporte, sin algunos detalles del resultado de tal inversión que haga posible la comparación con la inversión de una cantidad comparable de recursos productivos de algo por completo diferente" (49), se considera el factible aumento de la producción, se miden los rendimientos de la inversión.

La estrecha relación, existente entre finqueros y políticos torna altamente realizable las solicitudes de caminos que, los primeros hacen al Estado. Tanto los finqueros nacionales como alemanes solicitan la ayuda

(48) Barkin y King, op. cit., p. 42.

(49) Ibid, p. 45.

federal y estatal (para que les construyan caminos), nos comenta otro funcionario de la SAHOP "dado que están ligados con los políticos "grandes", logran que se les construya y mejoren sus caminos, en ocasiones vemos - que los finqueros se alían con los ejidatarios para solicitar carreteras, y cuando el finquero tiene resuelto su problema (de comunicación) le pone - obstáculos a los primeros" o sea no cooperan para la apertura y manteni-- miento de los caminos que utilizan ambos. (50)

Los caminos y brechas de penetración de las pequeñas localidades de la región son de un sólo carril, algunos tienen libramientos a distan-- cias convenientes de acuerdo a la visibilidad que permite la topografía; - para que vehículos de carga puedan circular -en algunos casos- en ambos sentidos inclusive rebasar. La apertura de éstos, depende -como se men-- cionó- de la cooperación de los que se "beneficiaran" directamente de -- ellos. Obviamente que se espera que todos contribuyan con mano de obra o en su caso en efectivo, con una tercera parte de su costo total, pero - en ciertos lugares de la región no sucede así. (51)

Ahora bien, a la carretera costera le atribuímos -en parte- el vigo-- roso desarrollo económico que tiene lugar en Soconusco, esta contribuyó a modificar las relaciones de producción preexistentes, pero no por ello igno-- ramos la infraestructura previamente instalada, como es el caso del ferro-- carril que indudablemente sentó las bases para iniciar ese desarrollo.

(50) Cfr. Subcapítulo: "Carreteras que corresponden a intereses burgueses", Cap. V.

(51) Cfr. Estudios de Caso, Cap. IV.

La cinta asfáltica compitió ventajosamente con el ferrocarril; el transporte por éste, es lento y arrastra una estela de vicios burocráticos. Su utilización paulatinamente se empieza a "marginar", para ceder su lugar al transporte más rápido; el de vehículos que transitan por carretera. Pero aún así, hoy día las carreteras no han logrado sustituir del todo los servicios del ferrocarril.

La idea no es sobreestimar la calidad de la carretera costera, en relación con modernas autopistas, pero insistimos, merced a ella se reanímó el crecimiento y modernización de la explotación de la materia prima de la región, productos que se han explotado a ritmos históricos de acuerdo a las necesidades del mercado.

Después de la construcción de la carretera costera, se manifiesta palmariamente el avance de los diferentes sectores de la estructura productiva en forma desigual persistente; el café satura casi todas las tierras aptas para su cultivo. Su incremento, medido en términos de valor, es el principal beneficio producido por la mejora de las vías de comunicación. En general, la agroexportación adquirió connotaciones racionales desde la óptica capitalista.

La comunicación por carretera, influyó en la conformación de la actual estructura productiva, influencia que no puede ser comprendida en sí misma sino como el medio, mientras la ventaja económica es el fin. Estratégicamente la carretera costera es de cardinal importancia, vitalizó el incontenible proceso de desarrollo capitalista que hoy en día se crea y

reproduce en Soconusco. La construcción de ésta respondió a la necesidad de mantener el proceso de saqueo de los recursos naturales en los términos y modalidades específicas que impone el capital. Por ello cuanto mayor sea la extensión de las carreteras, tanto mayor la cantidad de materias primas que se extraiga para satisfacer esas necesidades del capitalismo.

Esta vía de acceso que cruza el espacio geográfico que aquí nos ocupa, es el principal ducto de circulación de lo que se produce en sus diversos bancos ecológicos y de los productos industriales que llegan al Soconusco. Su propósito es hacer más fluido el tráfico de todas las mercancías.

Por ésta circulan los transportes de carga -entre otros- que movilizan grandes cantidades de materia prima que producen tanto los grandes y pequeños productores de las diferentes localidades de la región, para concentrarla principalmente, en las ciudades rectoras de la economía del Soconusco: Tapachula y Huixtla, para después distribuirla por los grandes centros urbanos del país y del extranjero.

Los productos, en su breve tránsito por dichas ciudades, van contribuyendo a fortalecer a los sectores comerciales, que parasitariamente se hacen de grandes ganancias arrancadas del hambre y la miseria del pequeño productor, y la explotación de una fuerza de trabajo barata, para consolidar así el poderío y la fuerza concéntrica de esos dos centros urbanos como núcleos fundamentales del Soconusco.

La carretera funciona como canal de la materia prima (y de otras mercancías) que abastecerá los centros urbanos nacional e internacional. La burguesía comercial efectúa grandes movilizaciones de mercancías, esto es: exportan materia prima e importan equipos y productos elaborados. Al respecto Carmagnani comenta "las carreteras crean las condiciones para extraer el mayor beneficio, asegurando la expansión de las exportaciones de materia prima con alto contenido capitalista". (52)

Aunque suene obvio, en caso de la interrupción del paso por la carretera costera, provocado por un accidente natural (derrumbe de puentes, deslave por el desbordamiento de ríos, etc.) bien podría propiciar una inmovilización de tráfico. Ello causaría cierto trastorno económico, principalmente a la burguesía agraria que produce grandes cantidades de cultivos agroexportables y a la burguesía comercial que acapara la producción de los pequeños productores, materia prima que transportan hacia los lugares de transformación y consumo.

Igualmente, el deterioro de las condiciones de la carretera indiscutiblemente que, afecta la rápida movilización de la producción. Esto lógicamente va en detrimento del desgaste material de los vehículos transportadores. Definitivamente, cuesta trabajo imaginarse por ejemplo la importancia económica de la ciudad de Tapachula sin un sistema vial ramificado.

La carretera se convierte en un elemento productivo básico decisivo en el proceso de creación de las condiciones favorables para la conversión

(52) Carmagnani, Formación y Crisis de un Sistema Feudal, Ed, Siglo XXI, México, 1978, p. 20.

del excedente potencial en excedente económico efectivo, en particular en la dinámica de ese proceso de acumulación de capital.

La construcción de la carretera costera fortalece el crecimiento de Tapachula y Huixtla, a las cuales se integran el resto de las localidades; tanto de la misma región como algunas de la Sierra Madre de Chiapas a través de los caminos que convergen en ellas, así se refuerzan las relaciones asimétricas entre los centros urbanos y las comunidades rurales. Ello dá lugar al quebrantamiento por completo del aislamiento de las pequeñas localidades, las cuales se articulan orgánicamente a la vida económica de la región. (53) Son integrados a la estructura económica de la sociedad nacional como productores, vendedores de fuerza de trabajo y como consumidores gracias a los ingresos obtenidos de la mayor parte de su producto y con los ingresos obtenidos como asalariados. Es notable la influencia que llevó consigo la carretera costera en todos los ámbitos de la región, obra que es un factor de cambio, Foster escribe: "el impacto de un cambio introducido se extenderá en amplios círculos, hasta sentir su efecto en zonas muy remotas del punto de contacto". (54)

Al ramificarse las vías de comunicación en la región, se promovió cada vez más la penetración del capitalismo en las localidades antes "aisladas", ésto como una exigencia inherente del sistema de explotación vigente. Abundando, al establecerse un contacto más accesible y regular con esas comunidades se van creando condiciones altamente favorables -

(53) Cfr. Subcapítulo "Desarrollo Urbano", Cap. III.

(54) Foster, Las Culturas Tradicionales, (México, FCE, 1974), p. 81.

para acelerar las actividades comerciales. El movimiento de la producción ha experimentado un ascenso enorme debido a la ampliación del tráfico, - con ésto se ha desarrollado en forma más sofisticada la apropiación del -- excedente. Esta modificación es de importancia fundamental, ya que, las ganancias resultan en beneficio del grupo comercial integrado en el proceso económico del Soconusco.

Construída la carretera, las diferentes localidades de la región realizan gestiones buscando ayuda estatal para la apertura de más caminos. - En caso de no encontrar respuesta favorable -que es lo más común-, los habitantes de cada localidad con su propio esfuerzo y recursos abren brechas, por las cuales se realiza una comunicación lenta, limitada y accesible en temporada de seca, ello permite la circulación de toda clase de productos al interior y exportables.

Soconusco cuenta con una red de caminos por la cual circulan -en buena parte- camiones de carga, para la movilización de la materia prima para el exterior de Chiapas; pero a diferencia de esta región "que cuenta por lo menos con caminos accidentados, el Estado en su parte norte, --- asiento de grupos étnicos minoritarios, carece de salidas". (55)

Posiblemente, esas localidades no se comunican por la inexistencia de productos naturales explotables de alto interés por el momento, dotarlos de vías de comunicación sería incosteable en términos económicos. Esto permite al aparato estatal economizar recursos financieros, al respec-

(55) En Proceso No. 171, "El Gobernador oyó, prometió y se negó a firmar el acta", pp. 15-9.

to declaran ante el gobernador de Chiapas los integrantes de la Unión de Uniones Ejidales y grupos marginados del Estado "... para sacar nuestra producción y comercializarla queremos caminos para los pobres del campo. La alianza para la producción es imposible sin caminos". (56)

En los Altos de Chiapas los pobladores se encuentran prácticamente incomunicados, ya que los pocos caminos que hay son intránsitables, y en algunas zonas ni siquiera cuentan con caminos de herradura (57). Tal descripción encuadraría en la nota siguiente:

desde hace cuatro siglos y medio, los siete millones de indígenas de México padecen los mismos problemas ancestrales: falta de vías de comunicación (...) intermediarios que acaparan la producción, caciques, políticos terratenientes, insalubridad e ignorancia, represión a quienes defienden el patrimonio de las comunidades. (58)

(56) Loc. cit.

(57) Cfr. Agustín Velasco, op. cit., pp. 360-71.

(58) En Uno Más Uno, "Mil expedientes Agrarios rezagados en Chiapas; - amparan demandas de 21 mil campesinos", p. 16, 15/VI/81.

III).- LAS CARRETERAS COMO ELEMENTO PARA LA EXPANSIÓN DE LAS RELACIONES CAPITALISTAS.

A).- Las vías de comunicación como impulsoras de flujos migratorios.

Históricamente, el fenómeno migratorio es condicionado por un proceso global de cambios, ya sea físicos, económicos, políticos o factores de estancamiento. La apertura de vías de comunicación resulta ser un factor de cambio. Ellas son uno más de los factores que motivan una mayor movilidad espacial. Al establecerse un enlace con las comunidades rurales, representa para sus pobladores una menor resistencia al desplazamiento, las vías de comunicación propician según Coatsworth "la migración interna al trasladar grandes cantidades de campesinos rápidamente (...) de sus pueblos y rancherías natales a los centros de producción". (1)

La población proletarizada ve en el "jornaleo" casi su único medio de subsistencia. Esta población frustrada se desplaza de un sitio a otro en busca de ocupación. Ello manifiesta la dinámica estructural inherente al sistema capitalista, en la adquisición de la fuerza de trabajo requerida por la burguesía regional para expandir las fuerzas productivas, en las condiciones más lucrativas. Al respecto Singer nos señala que "... la expansión de la red de transportes, principalmente por carretera va alcanzando sucesivamente a nuevas áreas, ligándolas a la economía de mercado, lo que ha ocasionado migraciones por factores de cambio". (2)

En el Soconusco, con la ampliación del espacio y volúmenes de

(1) Coatsworth, op. cit., p. 92.

(2) Singer, Paul, Economía de la Urbanización, Ed. Siglo XXI, 4a. ed. (trad. Stella Mastrangelo), México, 1970, p. 83.

cultivos agroexportables, la necesidad de mano de obra se incrementa durante la época de cosecha, particularmente en la del café, ello lleva a la burguesía agraria a hacerse de aquella utilizando todos los mecanismos a su alcance, para solventar el problema.

El ferrocarril Panamericano, se convierte, al llegar al Soconusco - en un factor fundamental para el aumento de fluidez de la corriente migratoria, pues permitirá el rápido traslado de mano de obra proveniente de -- otras partes (en particular del estado de Oaxaca) que complementará la local, paliando su carencia. Sobre ello Polhenz al citar a Kaerge, apunta - "los finqueros se vieron obligados a traer trabajadores del Istmo de Tehuantepec de la Sierra de Oaxaca". (3)

Al principio del presente siglo los finqueros buscaban la manera de procurarse la fuerza de trabajo de distintas partes del país e inclusive del extranjero, la poca concurrencia de ésta en la época de recolección de -- los productos agrícolas los ponía en verdaderos aprietos. (4)

A mayor penetración de las relaciones capitalistas, se requiere mayores cantidades de mano de obra para someterla a una explotación intensiva, pero si además se le pagan salarios nominales desvalorizados, ello - se a de traducir en una apropiación del producto generado por la mano de obra barata que hace posible la prosperidad de la burguesía agraria del - Soconusco, en particular del capital general.

(3) Polhenz, op. cit., p. 128.

(4) Cfr. Polhenz, p. 191.

Parte de esa fuerza de trabajo proviene de los Altos de Chiapas, - región relevante, en cuanto a ser reproductora de la fuerza de trabajo ne - cesaria para el sistema productivo que se desarrolla en la región que nos ocupa, y también del resto del estado de Chiapas. De ahí proviene la - marea de proletarizados que llegan a vender su única fuente de subsisten - cia: su fuerza de trabajo al Soconusco, comarca de alta productividad -- agrícola y principal foco de atracción de esa ola de jornaleros, que aquí se concentran temporalmente y cuya enorme cantidad permite con lo bajo - de los salarios una gran acumulación del capital.

Si consideramos que el desarrollo de las relaciones capitalistas del Soconusco se fundamenta en gran parte en la explotación de la fuerza de - trabajo de los Altos de Chiapas; los nexos entre los elementos que la for - man, sintetizan de manera específica unas relaciones de producción que - expresan una particular lucha de clases en esa parte de Chiapas. Cada - región presenta características específicas, pero ambas se interactúan y - condicionan mutuamente y por tanto, su realidad solo puede ser explicada dentro del marco de un mismo proceso de desarrollo.

Sobre el problema de incomunicación Singer escribe "no siempre es fácil la comunicación entre demanda y oferta de fuerza de trabajo, por la precariedad de los medios de transporte" (5). Con la construcción de la - carretera que parte de Huixtla a Motozintla a finales de los años setentas, en parte se evita el uso de los caminos de herradura, por donde transita - ban con dificultad los jornaleros que bajaban a trabajar al Soconusco, con

(5) Singer, op. cit., p. 74.

esa vía de acceso se abrevia el tiempo y la distancia por recorrer.

La mayor facilidad de comunicación entre las localidades de los -- Altos de Chiapas y el Soconusco, se incrementa la movilidad de fuerza de trabajo, dichas migraciones se facilitan con ello, más no es está la causa principal, pues factores tales como las precarias condiciones de subsistencia en sus pueblos natales, son fuertes motivadores de esos desplazamientos.

Las corrientes migratorias no solo parten hacia la zona cafetalera, -- sino al interior de Chiapas y a los Estados aladeños. Antes de 1979, según Polhenz bajaban al Soconusco hasta 35,000 jornaleros aproximadamente, pero después de dicho año disminuye a unos 12,000, ello por la mejora -- de las vías de acceso que conducen a otros centros de trabajo en el mismo Estado como: Tuxtla Gutiérrez y la creciente demanda de mano de obra que se requiere para la construcción de las presas hidráulicas entre ellas la de Chicoasén, etc.

La vialidad de transporte de varios kilómetros, no solo "escurre" -- la madera y los granos básicos de la montaña, hacia los centros urbanos, logrando de esa forma los grupos dominantes de la región del Soconusco, el máximo de explotación y enriquecimiento, sino que además moviliza la mercancía mano de obra. El incremento de la fluidez de la fuerza de -- trabajo, elimina la necesidad de acasillamiento masivo. Es decir, con la dinamización del flujo migratorio, los finqueros no solo no requieren del -- "acasillamiento" de los trabajadores agrícolas, sino aún lo evitan, en par

te, pues ello les permite eludir pago de prestaciones, tales como: salario mínimo, seguridad social, etc., por tanto, por la red de carreteras de esa parte de Chiapas no nada más se moviliza la materia prima sino también a los productores de ella.

El proletariado del Soconusco también se moviliza de un lado a otro, esto es de una finca a otra, de una parcela a otra; la movilidad horizontal es alta; ello debido a la minúscula parcela que poseen las unidades familiares; la escasa producción extraída de ellas no les permite satisfacer sus más elementales necesidades para sobrevivir, tal situación da lugar a que los ejidos de la región sean verdaderos productores de fuerza de trabajo - que explota la burguesía de la región.

El paso de carreteras por los pequeños centros de población, propicia cambios en la estructura productiva de ellas, y por tanto en las relaciones de producción, con ella se acentúa el flujo de la población que se integra al ejército de reserva. Al respecto Singer añade: "... el resultado en general, es una liberación de fuerza de trabajo, que se ve obligada a migrar. El desplazamiento de la población es producido, en este caso, por factores de cambio de las relaciones de producción." (6)

La mayor parte de la población que tiene una minúscula porción de tierra -principalmente la de los Altos de Chiapas- no vive exclusivamente del cultivo de ésta, sino de los ingresos obtenidos como asalariados. Esta masa humana presionada por el hambre sale de sus hogares para disper

(6) Ibid, p. 114.

sarse por diversos puntos geográficos, ello propicia alteraciones sustanciales al interior de la estructura familiar, ya que entre los miembros de éstas se tienden a debilitar o a cortar los lazos de parentesco y asimismo, en cada comunidad disminuye su población permanente.

La manifiesta corriente migratoria, en esta parte de Chiapas, se relaciona en forma indirecta con la mayor posibilidad de movilidad espacial a través de carreteras. Estas coadyuvan a alterar el carácter de los factores de expulsión. Son un estímulo adicional del flujo y reflujo de la población, porque la carretera incita a la población a dejar con más facilidad el lugar de origen, sin tener que perder, del todo, el contacto por largo tiempo con la familia. (7)

Ahora bien, la constante ampliación del área de cultivos exportables del Soconusco, ha dado lugar a una mayor demanda de fuerza de trabajo, la cual buena parte es guatemalteca, según Polhenz la llegada de éstos fue hasta el año de 1979 de aproximadamente 32,000 con una tendencia a aumentar. Esta inmigración temporal ha sido motivada por el constante agravamiento de su situación económica, es decir, la posesión de minúsculas porciones de tierra de baja calidad, la carencia de tierras de muchos pobladores, las mínimas oportunidades de trabajo, los salarios mal retribuidos, etc.

El actual grado de la marea migratoria obedece a una modalidad específica, la extremada ajudización de las contradicciones económicas, po-

(7) Cfr. Subcapítulo "Carreteras que corresponden a Intereses Burgueses", Cap. IV.

líticas y sociales que persisten en Guatemala, ello a propiciado el creciente estado de violencia, Algunos guatemaltecos atraviesan la frontera mexicana para buscar refugio; ya que son perseguidos por sus puntos de vista políticos; otros llegan a Soconusco como punto de estadía intermedio, para luego intentar internarse a otros centros de población de México o para conducirse a los Estados Unidos. Huyen porque aspiran encontrar cierta "tranquilidad" política y/o mejores oportunidades de trabajo, cosa que no existe en su país.

Considerando que las zonas fronterizas de México y el vecino país del sur presentan ciertas similitudes geográficas; los pobladores de los departamentos colindantes con Soconusco (Quetzaltenango, San Marcos, Huhuetenango, etc.) se introducen generalmente a pie, en particular, los que -- habitan los poblados más cercanos a la frontera. Se internan ya sea por la aduana de Talismán o "ilegalmente" por el río Suchiate y diferentes puntos que demarcan la línea divisoria. Mientras los guatemaltecos provenientes de lugares más distantes a la frontera afluyen por las carreteras o el ferrocarril de ese país, vías de comunicación que se unen con diferentes centros de población del Soconusco; como son: Ciudad Hidalgo, Talismán, Unión Juárez entre otros.

En efecto, Guatemala se comunica con Soconusco por medio de la vía férrea en el año de 1945, por acuerdo entre los ex-presidentes de las repúblicas, Por el primero Juan José Arévalo y por México Manuel Ávila Camacho, ambos acordaron "construir un puente para el ferrocarril, sobre el río Suchiate, para conectar los ferrocarriles mexicano y guatemalteco, y -

facilitar así el tránsito de mercancías" (8) y el de personas. Posteriormente el vecino país va construyendo carreteras pavimentadas para auxiliar en el transporte al ferrocarril. Por tales arterias afluye parte de la marea humana que busca ocupación y "seguridad" en México; el enlace de esas vías de comunicación con las mexicanas, sin duda permite el transporte de personas de Guatemala y de otros países Centroamericanos, con ello se aminora la intensidad del esfuerzo humano al andar largas distancias, que se hace más difícil por la influencia agotadora de la temperatura que enerva la energía física y mental.

B.- Las vías de comunicación como elemento para la formación de un sistema de mercado

Las carreteras influyen significativamente en el desarrollo del tráfico comercial, éstas son uno de los elementos físicos indispensables para el transporte veloz requerido, como condición para el logro de la rotación del capital. Por ello, cuanto más versátil es la movilización de mercancías, tanto menores son las reservas que el capitalista debe aportar para mantener en funcionamiento "su empresa". Sólo bajo ese aspecto, todo perfeccionamiento de las vías de penetración tiene como efecto el que se pueda producir con un capital menor, y obtener el producto con un capital mínimo, a más de que se puede extender la búsqueda de las más propicias fuentes de suministro.

En la etapa de desarrollo actual, uno de los principales problemas para la burguesía industrial y comercial es dar salida a la diversificada

(8) García, Soto, op. cit., p. 291.

producción. Para que su distribución se extienda y ello sea más accesible, son necesarias las carreteras, así se agiliza el transporte de mercancías a grandes distancias y con intermitencias, de acuerdo a las dimensiones de los mercados. De lo inferido Stalin escribe "la producción sin venta representa la muerte para la industria, porque la industria solo puede consolidarse ensanchando la venta por medio del comercio". (9)

El desarrollo de la agricultura en el Soconusco aceleró prodigiosamente la formación de una red de mercados; mismos que solo se pueden integrar por medio de redes de comunicación, al sistema nacional y aún al internacional. El despliegue de la actividad comercial demanda la bifurcación de carreteras con lo cual se tornan mayores las oportunidades de extender la red de mercados y con ello la creciente introducción de bienes industrializados y asimismo, se da también una integración física de los diferentes asentamientos humanos.

Considerando lo hasta aquí dicho, respecto a la importancia de las vías de comunicación en relación al proceso productivo, estaremos acordes en que es indispensable una estructura vial en constante crecimiento, como condición ineludible para mantener el ritmo de la ampliación industrial y comercial; lineamientos de los que no escapa la región motivo de nuestro análisis. Al respecto Bujarin marca "cuando más rápido e intensivo es el movimiento de mercancías, más acelerados se encuentran la integración de mercados locales y nacionales y el crecimiento del organismo único de

(9) Stalin, *op. cit.*, p. 118.

producción de la economía mundial". (10)

Hasta antes de la apertura de la carretera costera, el transporte en el Soconusco era relativamente lento e irregular. Con su construcción se estimuló la actividad comercial y permitió estructurar. Los lazos económicos entre las comunidades aledañas a la economía del mercado, se revitaliza su comercio y se fomenta la movilización de significativos sectores de su población. Al respecto Rosa Luxemburg afirma "mediante el intercambio de mercancías y la economía monetaria, todos los productos individuales de mercancías, así como las comarcas más alejadas de la tierra, se ligan unas con otras económicamente". (11)

Con la construcción de la carretera en Soconusco se da lugar al aumento de las transacciones comerciales con Guatemala y Centroamérica, por medio de una intrincada red de vías que entroncan en aquella y cuyas terminales llegan a las más alejadas comunidades. Ello permite no solo la comunicación de unos pueblos con otros y con las ciudades, sino la revitalización de la economía del Soconusco, en cuanto al surgimiento de nuevos centros de poder económico o fortalecimiento de los tradicionales; ejemplos de lo anterior son Tapachula y Huixtla.

La carretera costera resultó ser una condición material útil para consolidar el fuerte movimiento de la comercialización de la agricultura y la ampliación de la cobertura de la venta de productos industriales, con

(10) Bujarin, Nicolai, La Economía Mundial y el Imperialismo, (México: Pasado y Presente, No. 20, 1971) p. 51.

(11) Luxemburg, Rosa, Introducción a la Economía Política, (México: Pasado y Presente, 1975), p. 235.

ella se coadyuva a la extensión estructural de la demanda futura del comercio, la tendencia general es la elevación de las ventas o su inicio en las localidades que son comunicadas. Con ello se dá un surgimiento o re forzamiento del éxito económico de la élite dominante de la región ligada a la "nacional" e internacional.

C).- Acaparamiento del suelo y aumento de su valor.

Las vías de comunicación son un factor físico que entra en juego - para impulsar la fiebre de la apropiación de grandes superficies de tierra, principalmente la que colinda con ellas, afectando a los antiguos propietarios y dislocando a las economías de subsistencia, que la poseen tan sólo como patrimonio familiar y no la valorizan estrictamente en términos capitalistas, Frank escribe "van siendo despojados de sus tierras por medios legales o ilegales, a menudo no tanto porque otros condicionaron la tierra en sí, sino porque se quería llevarlos a la dependencia, negándoles la posesión de los recursos necesarios para su vida independiente". (12)

Los colonos codiciosos que empezaron a migrar a la región a principios del presente siglo, llegaron a la caza de las tierras que encontraban al paso de la línea del ferrocarril. El fenómeno adquiere otro matiz con la apertura de la carretera costera, pues va acentuando las presiones para apropiarse de grandes extensiones de las mejores tierras, ya sea para explotarlas o comercializarlas cuando se den condiciones favorables.

Una minoría insignificante de personas concentran las mejores tie--

(12) Frank, A.G., op. cit., p. 122.

rras, que tiempo atrás estaban en manos de los campesinos oriundos del Soconusco, al respecto Singer señala:

debido a la expansión de la red de transportes, se desencadenan fuertes presiones tendientes a integrarlas a la economía de mercado. Estas presiones pueden llevar a una expropiación del suelo por parte de empresarios capitalistas, o dar lugar a un proceso de diferenciación dentro de la misma comunidad, de la cual acaban surgiendo campesinos ricos y proletarios, medios que se apropian por compra, arrendamiento o ejecución de deudas de tierra y más tierra cuyos antiguos dueños son proletarizados. (13)

Propiedades con las que la burguesía especula y moviliza, son convertidas en mercancías en forma tal que pueden venderse y comprarse sin cortapisas; de esa manera los campesinos de la región gradualmente se van desprendiendo de sus tierras para "aportarlas" a la sociedad.

La ubicación ventajosa del suelo con respecto a la carretera propicia el proporcional encarecimiento, su valor está en relación a la cercanía a ellas. Algunos terratenientes las retienen para fines especulativos que operen en un futuro, como puede ser su fraccionamiento, para la comercialización, también se la arrienda, con lo que las ganancias son altas y los gastos nulos y sin problemas. En otros casos las incorporan a los cultivos comerciales o a la explotación de la ganadería. El valor de dichas propiedades está determinado tanto por la superficie, la aptitud del suelo y principalmente por la cercanía a las carreteras de la región, como ya se indicó.

La apertura de la carretera costera contribuye a dar un fuerte impulso a la reconcentración de la tenencia de la tierra. Resulta evidente cómo (13) Singer, Paul, op. cit., p. 82.

mo la vía de acceso ha coadyuvado, ya no para frenar una posible reforma agraria, sino aún para regresar con nuevas características a antiguos esquemas, como es el caso del neolatifundismo.

La binomial estructura agraria del Soconusco (latifundismo-minifundismo), se vá delineando según lo indican algunas entrevistas, de esta forma: las tierras de pequeños propietarios van cambiando de dueño y pasan a ampliar las superficies de la mediana y gran propiedad. En el caso de las tierras ejidales ocurre exactamente lo que observa Bassols "las tierras ejidales también están siendo objeto de concentración tanto a través de la posesión de la tierra como por medio del alquiler de las mismas". (14)

Tal situación es pues, consecuencia del desarrollo de las relaciones capitalistas, que para que el capital se desarrolle y la explotación sea retribuable, se va reforzando con el despojo de tierras, a la mayoría de los pequeños productores. La comercialización de éstas es consecuencia de varios factores integrados al funcionamiento de la economía, entre ellos: la mejor comunicación, la inflación interna, el crecimiento de los precios de los productos agroexportables a nivel mundial, la compra y venta de tierra por extranjeros, etc.

D).- Las vías de comunicación como agentes introductor de ideas y productos industriales.

Las carreteras a más de articular el mercado de las diferentes comunidades, promueve el enlace político que a de afianzar la estructura dominante, con lo cual se va superando históricamente el particularismo y el

(14) Bassols, op. cit., p. 99.

fraccionamiento político y económico para poder llevar a cabo la producción mercantil, "dominar el mercado propio" y fundamentar una dominación política; y asimismo intentar el fortalecimiento de un Estado "nacional independiente" y fuerte.

Con las carreteras se vá conformando la integración de la región -- del Soconusco a la vida económica, en general; a la política, la ciencia, la cultura, etc., para así iniciar a grandes pasos una transformación de lo "tradicional" a lo "civilizado". El proceso de unificación se vá dando bajo el principio territorial y de esa forma el Estado aumenta considerablemente la capacidad de control sobre los diferentes asentamientos humanos que integran la comarca.

En la actualidad las carreteras cumplen una importante función política, económica, cultural, etc. y por tanto, su constante extensión no debe interpretarse sólo como un canal de acceso al maravilloso mundo de lo "moderno", sino que con ellas, se transforma la fisonomía de la geografía regional, la estructura política y la moral entre la población, se difunde -- lo ideológico como un sentimiento de integración a la nacionalidad mexicana, intensificándose así los contactos entre los grupos de la nación y uniformizándose al mismo rasero las particularidades antes distintas, situación que resulta ser positiva para el capitalismo.

La comunicación le permite al Estado ejercer un control político sobre la población del medio rural, le toma menos tiempo en llegar a ellas -- para adoctrinarlas de acuerdo a la conveniencia de la clase dominante.

Por otra parte, si algún conflicto regional llega a rebasar los límites de lo que las autoridades locales pueden resolver, es decir, si a su juicio las protestas, en contra del estado de cosas, pueden poner en peligro la estructura vigente o llegan a tomar una magnitud tal que pareciere incontralable, se pide auxilio a las autoridades del "centro", éstas podrán movilizarse con mayor prontitud, según sea el grado de vialidad de las comunicaciones a los agentes represivos, ya sea para desalentar la formación de movimientos potencialmente "desviacionistas" o para aniquilar a los posibles "suversivos" que atenten contra "la tranquilidad pública".

Las características geográficas del Soconusco y la lenta comunicación -específicamente antes de la existencia de carreteras- fueron un limitante no solo para el rápido movimiento de la producción, sino que también para el advenimiento de la cultura de la clase dominante. Eso mismo, mantenía la existencia de ciertas tendencias regionalistas entre sus habitantes, situación que el Estado logra debilitar, en gran parte, mediante la implantación de carreteras, y las cuales posibilitan una mejor coordinación entre el poder central y regional.

La extensión de la red vial propicia una mayor cohesión de la estructura de poder político dominante, como ya se dijo, pero también son un factor que favorece la intensificación de la movilidad en el sentido físico. Con las carreteras se da un excelente medio para la llegada de activistas que plantean nuevas ideas, la difusión de propaganda política, de propósitos y formas de comportamiento político de utilidad para el proletariado que entabla una lucha contra los explotadores de la región, sobre

ello Barajas observó en el poblado de Nueva Reforma Agraria:

tanto a Felipe como a Reynaldo les han dado cursillos y pláticas de educación política, se han reunido con otros campesinos y gente de la Alianza Campesina Revolucionaria (A.C.R.) a discutir sus problemas. Felipe además a viajado a Tamaulipas y Guanajuato para conocer a los solicitantes de tierra y los problemas que enfrentan".(15)

En algunas comunidades del Soconusco, se pueden constatar indicios de corrientes ideológicas, que son aceptados por ciertos sectores que ven en ellas una explicación de viables soluciones a la problemática de sus experiencias cotidianas. Al respecto un grupo de personas de Chamulapita comentan: "aquí han llegado personas que explican la doctrina de Marx, que era alemán, recomiendan que les quitemos las tierras a los finqueros, para que nosotros las trabajemos, nos dicen que hay que sacarlos con todo y maletas para que no sigan explotándonos, pero ellos se van y no regresan".

La comunicación terrestre ha coadyuvado a facilitar la fluidez del conocimiento de experiencias entre el proletariado de la región. Entre ellas se va desarrollando una conciencia de clase adquirida de unos a otros, fortaleciéndose el potencial político intelectual. El desplazamiento espacial permite establecer contactos entre las personas en forma más frecuente; en otros términos se entabla comunicación directa (cara a cara), se agiliza la circulación de los hechos revolucionarios y el intercambio de experiencias políticas entre el campo y las ciudades.

El crecimiento del sistema carretero a estimulado extraordinariamente

(15) Barajas, Ernesto, Fichas de Trabajo de Campo en Soconusco, 81/03/01.

no solo la circulación de mercancías, sino que también el flujo y reflujo de los acontecimientos políticos librados por la clase trabajadora, lo que permite extraer algunas lecciones que posibiliten tener una visión más general del devenir histórico. Tácticas políticas que le permiten al proletariado agrícola de la región, buscar la ampliación de los lazos de solidaridad y de identidad para enfrentarse a sus explotadores y al Estado en una forma mejor organizada y coordinada. Estrategia que les proporciona mayor fuerza a sus luchas políticas, sobre ello Barajas agrega:

varios grupos solicitantes de tierra se reúnen con frecuencia para exponer el avance de su lucha y asimismo, enterarse de los problemas de los demás grupos en lucha. Se tratan de organizar para una lucha coordinada, los grupos solicitantes se apoyan entre sí para la toma de tierras y fortaleciéndose así numericamente. (16)

Mediante grupos de veinte personas, de otros lugares se apoyó a los campesinos que tomaron la tierra de "La Verbena", a la vez éstos apoyan actualmente al grupo de "Quince de Septiembre" como forma de pagar la solidaridad que ellos recibieron.

La "facilidad" con que se pueden trasladar las personas, de un lugar a otro, en la región; permite a las comunidades, conocer acerca de algunos problemas sociales, y de hechos significativos que se suceden en otras de las que dado lo restringido de la información de los medios locales (periódico, radio, etc.) se ignora, todo aquello que no es lo que el Estado desea que se sepa.

Las contradicciones que forman el marco de relaciones sociales de

(16) Loc. cit.

la región, han propiciado la adquisición de una conciencia política del proletariado; robustecida con la teoría socialista, que ha empezado a filtrarse en ellos, misma que coadyuva a hacerlos conscientes de su opresión por el sistema económico que prevalece. Tales ideas se van consolidando a través de una lucha cotidiana para obtener una porción de tierra. Dice -- Matterlart "una línea política, una ideología surgen como respuesta a los problemas concretos suscitados por el desarrollo de la lucha ya vivida por el ascenso del proceso" (17). Las vías de comunicación son un medio -- del que se sirve el capital para apoderarse de los recursos de las áreas -- rurales, sin embargo, también con ellas se promueve el movimiento de la población y con ello el de las ideas que no pueden detenerse, tal efecto social y político de las vías de comunicación no puede cuantificarse en -- detalle.

No solo ese tiempo de ideología ha penetrado en Soconusco, sino -- que también la de sectas religiosas, según informes de varias personas, -- anteriormente la mayoría de la población profesaba la religión católica, la cual tiene ubicados generalmente sus templos en los principales centros -- urbanos --obvio--, donde se concentra el capital y las comodidades que procuran la vida moderna, ahí los sacerdotes se allegan "buenos dineros" vía limosna que devengan por la prestación de "servicios celestiales".

En las pequeñas localidades no existen iglesias católicas, ni mucho menos sacerdotes, éstos sólo llegan de vez en cuando, sobre lo dicho Helbig observó "éstos se presentan, una o dos veces por año, proce-

(17) Mattelart, Armand, Comunicación y Transición al Socialismo, México: Era, 1981) p. 29.

dentes de las cabeceras municipales, a lomo de caballo para predicar, administrar sacramentos y coleccionar su tributo" (el subrayado es mío). (18)

Los sacerdotes llegan a las pequeñas localidades a radicarse cuando tienen noticias que va a darse una mejora en el poblado, ello sucedió en Tuzantán, lugar en el que existe una vieja iglesia, actualmente es habitada por el cura que llegó a radicarse en forma definitiva desde hace cuatro años, precisamente cuando estaba por avenirse la apertura de la carretera pavimentada, él ayudó a hacer las gestiones para que se acelerara la obra (él mismo lo afirma).

Tal persona también se encarga de orientar y dirigir a los habitantes de las diferentes localidades que no tienen caminos para que los construyan, tanto para que ellos saquen su producción como para que el sacerdote pueda introducirse en su pequeño Volkswagen, ya que según él, con lo extremo del calor, lo accidentado del suelo y lo retirado de los poblados, a pie no podría movilizarse, sólo va a celebrar misa a donde existen caminos. Las localidades ya comunicadas las visita en forma esporádica para bautizar a los niños, para uniones matrimoniales; bendecir casas, etc., ello lo realiza en un sólo día -al mayoreo-, se regresa a la ciudad con cierta cantidad de dinero, pues ahí se lleva una vida más confortable. Tal situación de abandono de parte de la religión católica propició que lentamente se fuera expandiendo una variedad de sectas religiosas, que son: Pentecostés, Testigos de Jehová, Adventistas, Presbiterianos y -- otras. Muchos de sus propagadores (catequistas) "proviene" de Guatemala (Helbig, op. cit., p. 112.

la, éstos se internan a los diferentes centros de población rurales en camiones de redilas. También del país mencionado se transmiten largas emisiones de esas religiones. Este fenómeno, se empezó a difundir entre los trabajadores de las fincas a finales de los años cincuentas, Helbig agrega:

en el último decenio apareció por primera vez en Soconusco (...) un factor educativo extraño a la región, que ha sido muy discutido. Se trata de las misiones adventistas, dirigidas internacionalmente. Aunque sus tareas primordialmente consisten en la introducción y reformatión espiritual, incitando a los miembros de la comunidad a elaborar y explicar citas bíblicas, tomar parte en las discusiones y ocuparse de cosas más elevadas que las que atañen a las necesidades diarias. Esto es algo completamente revolucionario en la vida de la población indígena del Soconusco. (19)

Este fenómeno religioso ha sido favorecido con la mejora de las vías de acceso, es constatable como los misioneros se internan a las más apartadas localidades en vehículos, llevando en ellos una serie de instrumentos musicales con los cuales animan a los concurrentes de cada secta, de esa forma reafirman los mensajes de "dios" captados por la radio.

Además de la imposición de valores "culturales" ajenos a su propia realidad social, tienen que afrontar y aceptar irremediamente los embates de la atropellada "modernización" que les lleva la imposición de nuevas necesidades ajenas a su propia realidad social. La creciente expansión del capitalismo en el Soconusco, se vale de las carreteras para la introducción de elementos modernos en todos los órdenes de la economía regional, se van expandiendo la demanda de productos industriales producidos a partir de la economía urbana, tales como: herramientas, maquinaria, aparatos electrodomésticos, combustibles, fertilizante agrícola, etc.

(19) Helbig, op. cit., p. 126.

El incremento de las relaciones comerciales en buena forma depende de la accesibilidad que se tenga para llegar a las diferentes comunidades, las vías de acceso permiten la penetración de mercancías y la "modernización" de la mentalidad de esos habitantes, se incrementa así la dependencia de las comunidades rurales frente a los centros urbanos por el consumo. Es notable la intensificación del comercio ambulante que vende al contado o la iniciación de la venta en pequeños comercios de cada comunidad que venden en efectivo o a crédito, los pobladores empiezan a aceptar en forma ascendente un sinnúmero de productos industriales, entre ellos el que más se adquiere es el fertilizante químico; sin duda su aplicación adecuada debe aumentar la masa de la producción, pero en algunos casos, empobrece el suelo debido a que los campesinos no saben la técnica adecuada de aplicación. (20)

La creciente demanda de abono químico por el campesino (monoproductor) hace que cada vez más, el proceso productivo de su pequeña parcela dependa del comerciante que lo expende; eso le representa una carga económica, ya que la aplicación de este insumo agrícola no es resultado de una necesidad natural, sino que el incremento de su demanda procede de las relaciones sociales dominantes, que impone el capital. Al respecto Martínez escribe "la viabilidad de los caminos es un factor esencial en la generalización del empleo de los fertilizantes, ya que las bolsas pesan mucho y son difíciles de transportar a lomo de animales". (21)

(20) Cfr. Caso de Tuzantán, Cap. IV.

(21) Martínez, P.L. Marielle y otros, Los caminos de mano de obra como factor de cambio socioeconómico, (México: Colegio de Méx., 1980) p.52.

Las vías de acceso benefician a los intermediarios provenientes de las ciudades del Soconusco, éstos adquieren el fertilizante a crédito con los grandes comerciantes para luego irlo a revender a los pequeños productores que pagan en efectivo inmediato; agrega Martínez: "la construcción de caminos ha contribuido, sin lugar a dudas, a promover estas compras. A generar ingresos extraordinarios, y a facilitar la entrega de la mercancía en el mismo pueblo". (22)

Abierto un camino en las pequeñas localidades se establece de "inmediato" relación con los centros urbanos, através de una "bandada" de comerciantes ambulantes que llegan a promover el consumismo, creándole al campesino nuevos patrones de consumo, esos comerciantes llegan en vehículos o a pie, tanto de la región como de Guatemala, sobre lo dicho Martínez apunta: "la facilidad con la que los vehículos llegan hasta el pueblo ha favorecido indudablemente, el incremento de las ventas y ha permitido a la población mantener un contacto más estrecho con la ciudad".(23)

La adquisición de varios productos modernos afecta la endeble economía de los pequeños productores, mercancías que son adoptadas con gran entusiasmo como si ello representara de alguna forma el aumento de su nivel de vida, pero no es así.

La avalancha de comerciantes ambulantes que llegan a las pequeñas localidades cooperan en forma indirecta para que los pequeños productores caigan en manos de los usureros del pueblo, es decir, algunos campesi--

(22) Ibid, p. 58,

(23) Ibid, p. 32,

nos compran aparatos electrodomésticos en efectivo a precios más elevados, por lo que éstos deben conseguir dinero; cosa que logran, ya sea incrementando la producción para el mercado y/o dedicándose más tiempo a vender su fuerza de trabajo. Ya Helbig desde finales de los años cincuentas percibía esa situación:

la introducción de todos los estimulantes y sensaciones y mercancías usuales del norte (EE.UU.) siendo absolutamente indiferente si son apropiadas las condiciones naturales de la región, si corresponden a la mentalidad de sus habitantes o si la economía del pueblo es capaz de soportarlos sin un sacrificio peligroso para su estabilidad o no, en resumen la propagación de la cultura estilo Broadway. (24)

E).- Desarrollo Urbano

Uno de los factores que han dado lugar a la disparidad en el desarrollo urbano-rural, y que tienen un carácter histórico, en la urbanización, son las vías de comunicación, al respecto Singer escribe: "la urbanización, aún en el período colonial, fue condicionada por la localización y naturaleza de recursos naturales, por la topografía de las distintas regiones, lo que condicionó también la red de comunicaciones". (25)

Las vías de comunicación implantadas en Soconusco, favorecieron el crecimiento de algunos centros de población, es decir, han sido uno de los elementos que en parte han influido, que al pasar por pequeños poblados, éstos en forma gradual, vayan floreciendo como centros rectores de la economía regional; como es el caso de Tapachula y Huixtla y otras localidades (26). Mientras que las poblaciones circundantes o más retiradas

(24) Ibid, p. 126.

(25) Singer, op.cit., p. 73.

(26) Cfr. Helbig, op. cit., p. 116.

de las vías de comunicación tiendan a "estancarse o retroceder" en su desarrollo económico-social.

Las ciudades mencionadas iniciaron un gran desarrollo urbano cuando se introducen vías de comunicación. Por ejemplo la ciudad de Huixtla antes del tendido de la vía férrea fue tan solo un minúsculo poblado menor inclusive que Tuzantán y Escuintla; el paso del ferrocarril Panamericano en el año de 1908, impulsó su crecimiento y así el resto de las localidades aledañas lo rezagaron. Al respecto Bassols señala: "el poblamiento de Soconusco se inicia desde principios de siglo, como consecuencia de la construcción del ferrocarril Panamericano" (27). De ello García Soto -- agrega: "la ciudad de Huixtla registra una población en 1910 de 1,743; en 1930 de 8,511; en 1940 de 10,793; en 1950 de 14,002; en 1960 de 20,513" (28). El año de 1920 no lo registra el autor, actualmente la ciudad tiene cerca de 50,000 habitantes.

Huixtla al ser "atravesada" por el "caballo de hierro" motivó a los finqueros ubicados principalmente entre los municipios de Escuintla y parte de Huehuetán, a que concurrieran al mencionado centro de población para embarcar el café hacia el puerto marítimo de Coatzacoalcos. La vía férrea dinamiza el comercio en Huixtla y por ello motiva el incremento de producción. (29) Los avances del desarrollo urbano en Soconusco no son uniformes, unos son más lentos que otros debido a la productividad en su Hinterland y de acuerdo a la topografía. Ello ocurre también en Huixtla

(27) Bassols, Op. cit., p. 53.

(28) García, Soto, Soconusco en la Historia, pags. 39-41, 89 y 90.

(29) Cfr. García Soto, p. 63.

en torno a ella se ubican tierras propicias para el cultivo del cafeto.

Los cafeticultores edificaron en torno a la vía férrea (cerca de las estaciones) una serie de bodegas para almacenar el producto, para luego transportarlo cuando lo creían conveniente, así Huixtla se convierte en lugar de acopio y beneficio de los productores agrícolas comerciales producidos en su contorno. La ciudad empieza a perfilarse como la segunda metrópoli económica del Soconusco. Sobre ello García apunta "la historia de la segunda ciudad del Soconusco, Huixtla, demuestra con mayor claridad cuán profundamente influyó la construcción del ferrocarril en el encubrimiento económico de la región". (30)

Es perceptible la transformación de Huixtla, pues de ser una pequeña aldea se va transformando en poco tiempo en una ciudad con crecimiento no equilibrado, ahí se centralizan la circulación del capital manejado por unas cuantas personas; la cultura, la administración, etc., los residentes proporcionan bienes y servicios para la actividad agrícola-comercial, Huixtla -añade García- "situado directamente sobre la vía del tren, ya en 1930 fue declarada ciudad, el 19 de diciembre". (31)

La construcción de la carretera costera refuerza su posición comercial, se va manifestando la transformación de sus funciones, y de ser una mediana ciudad aún con características de pueblo tradicional, con un carácter tranquilo, se configura en un centro urbano ruidoso donde se desenvuel

(30) Ibid, p. 89.

(31) Ibid, p. 86.

ven actividades productivas propias del sector urbano y asimismo, el surgimiento de nuevos grupos sociales, en talleres mecánicos, bancos, oficinas de transportes, etc., sectores vinculados al transporte de la producción de la región, pequeños y grandes comercios. La ciudad presenta características específicas, en su fisonomía, en las que prevalece una creciente actividad comercial y el crecimiento de la densidad demográfica tomó gran impulso.

Huixtla es el segundo centro urbano de mayor importancia de la comarca, en ella se concentran los beneficios provenientes del ámbito rural, es el enlace con otras ciudades del país. Este es el punto a donde confluye una intrincada red de caminos provenientes de las localidades rurales, las cuales están sometidas a su poderío económico; ello cada vez más hace resaltar el contraste entre lo urbano y lo rural, fenómeno propio para la polarización del capital; Marx y Engels apuntaron:

la burguesía ha sometido al campo al dominio de la ciudad. Ha creado urbes inmensas; ha aumentado enormemente la población de las ciudades en comparación con el campo (...) ha aglomerado la población, centralizado los medios de producción y concentrado en manos de pocos, consecuencia -- obligada de ello ha sido la centralización política. (32)

El proceso de desarrollo urbano iniciado con el ferrocarril, va a ser sumamente acelerado con la apertura de la carretera costera que empieza a influir en la reorientación de la mancha urbana, en torno a la carretera se van construyendo las viviendas más modernas.

El carácter extensivo de los cultivos exportables, hace necesario la

(32) Marx y Engels, El Manifiesto Comunista, (Moscú, Progreso, 1965), p. 38.

existencia de otro centro exportador en la región, por ello en Huixtla se -
instalan bodegas más funcionales a los costados de la carretera, lo cual -
abrevia sustancialmente el tiempo de la recepción y la salida de enormes
volúmenes de materia prima; que de la mañana a la noche afluye a la ciu-
dad en temporada de cosecha. Materia prima proveniente de las comunida-
des rurales que cada día tienden a empobrecerse más.

La accesibilidad que presenta la carretera coadyuva a que Huixtla -
crezca aceleradamente para convertirse en la segunda ciudad concentradora
de parte de los servicios urbanos y rurales del Soconusco, acelerando las
relaciones asimétricas entre las dos esferas mencionadas, La ciudad se -
enriquece como efecto necesario de la naturaleza del desarrollo del capital.

El fenómeno urbano no tan sólo es manifiesto en Huixtla sino que -
la extensión de la red de caminos por las diferentes localidades va enun--
ciando en ellas la instalación de servicios públicos: agua potable, luz eléctrica
teléfono, etc., se va esbozando una nueva fisonomía y funciones de cada
una de las localidades que se integran estrechamente a la férula de la ciu-
dad. En la medida que las pequeñas localidades van experimentando la in-
fluencia de lo urbano a través del contacto y la comunicación, progresiva-
mente van acusando la marca del urbanismo, es decir se va formando un -
tejido "nuevo". (33)

(33) Cfr. Estudios de caso para ver la influencia de los caminos en este -
rubro, Cap. IV.

IV.- ESTUDIO DE ALGUNAS LOCALIDADES DE CINCO MUNICIPIOS DEL SOCONUSCO Y UNO DE LA SIERRA MADRE DE CHIAPAS .

A). Caso del Municipio de Tuzantán.

En Tuzantán entre los años de 1977-79 se construye una carretera pavimentada, para su apertura dos grupos de personas se disputaron el lugar por donde debía trazarse. En el mismo municipio a principios del presente año se abre otra carretera de terracería en la que se imponen las "sugerencias" de los finqueros y no la de unas pequeñas localidades. Empezaremos por describir el caso de la carretera que comunica a la cabecera municipal.

a) Ubicación.

Tuzantán se localiza entre 10° 09' de latitud norte y 92° 25' de longitud oeste del Meridiano de Greenwich, está a una altura sobre el nivel del mar de 135 m, colinda al norte con Motozintla, al sur con Huixtla y Huehuetán, al este con Tapachula y al oeste con Huixtla.

b) Características.

El centro de población está considerado como uno de los más antiguos de la región (aproximadamente unos 400 años), los habitantes son descendientes del grupo étnico mamé, solo algunas personas mayores de edad conservan la lengua, pero las nuevas generaciones definitivamente no. -- Ello es un reflejo directo de las experiencias vividas en el transcurso del desarrollo de las relaciones capitalistas a lo largo del presente siglo.

c) Tuzantán con la llegada del Ferrocarril

Con la llegada del ferrocarril y de personas tanto del país como ex

tranjeras, se empiezan a operar transformaciones al interior de la comunidad, cambios derivados del dominio de las relaciones capitalistas que se van ampliando. El espacio territorial de los Tuzantecos empieza a ser -- usurpado por los inmigrantes, los cuales les van invadiendo sus tierras para destinarlas al cultivo del café.

La comunidad Tuzanteca antes relativamente aislada, el impacto del "caballo de hierro" la va alcanzando; se van a intensificando los contactos con el universo exterior, es decir, se empiezan a incrementar las relaciones de intercambio de productos de consumo con otros grupos de la región.

El ferrocarril pasa aproximadamente a una distancia de seis kilómetros de Tuzantán, con éste se dá lugar a un acceso más regular de movilización entre los pobladores, van siendo sometidos a contactos más intensivos con los inmigrantes que traen la consigna de sacar el máximo provecho de su "ignorancia" y que llegan a establecerse. Con este medio de comunicación las relaciones de dependencia con la ciudad de Huixtla se empiezan a acentuar, se va subordinando a su dinámica económica.

Gradualmente la industria doméstica del lugar (vasijas de jicaras, - alfarería, los tejidos de sus propias ropas, etc.) se empieza a eliminar debido a la adopción de productos industrializados llegados en el ferrocarril, tales como: trastos de metal, condimentos para los alimentos, bebidas embriagantes, herramientas entre otros bienes de consumo antes no conocidos. Igualmente se van adoptando nuevas ideas sobre el mundo y sobre sí mis--

mos, cambios tan profundos que van modificando desde su órbita alimenticia hasta la distribución tradicional del tiempo, la comunidad que anteriormente fue autosuficiente se va ligando al resto de la economía de la región.

La llegada del "caballo de hierro" propicia que los habitantes vayan asimilando los efectos del contacto con la "civilización": la imposición de otro idioma, la adopción de nuevas prendas de vestir, etc., son compelidos a participar en la economía mercantil que se va extendiendo profundamente en la región. Se empieza a desquiciar el anterior sistema de provisión de sustento basado en el tradicional sentido comunitario, cada vez más al ser mayor la dependencia con los grupos de ladinos o extranjeros que se "plantan" para dominar la economía, la política y la cultura de la localidad.

El ferrocarril es un "ingrediente" que coadyuva a que Tuzantán se vaya incorporando al "desarrollo" económico del Soconusco, para así ir erigiendo el orden socio-económico que favorezca la acumulación de la riqueza, a costa del despojo de sus tierras y de sus valores étnicos-culturales. El tendido de la vía férrea motivó a las personas mejor acomodadas del lugar a agruparse en torno a él, en ese medio de comunicación se transporta la producción a los centros urbanos, ahora ese lugar -la estación de Tuzantán- es uno de los más prósperos del municipio. Al irse a radicar esas personas a la estación del ferrocarril y otra parte a Huixtla, la cabecera municipal empezó a perder importancia política y económica.

La llegada del ferrocarril hizo necesario que los Tuzantecos amplia

ran una vereda que los conducía a Huixtla, el camino partía del panteón municipal y desembocaba a donde ahora se ubica el edificio del Seguro Social de la mencionada ciudad. Se transportaban ya sea a lomo de bestias o caminando, se perdía un día en el viaje redondo. Más tarde, a finales de los años cincuenta entra en circulación un camión de redilas propiedad de un cacique, el camión transportaba a las personas con su materia prima -en poca escala- a la ciudad de Huixtla.

d) Estructura política.

Cuando no existía la carretera pavimentada, en el lugar predominaba un típico cacicazgo, el cual se las ingeniaba para ejercer el control político sobre la población. El cacique (uno de los mejor acomodados económicamente, dueño de ganados, fincas y comerciante) llamado Salvador Pung, de origen chino murió en 1980, a él se le tenía que consultar sobre los asuntos políticos y administrativos del pueblo, él decidía lo que se debía hacer, ya que a través de sus relaciones de compadrazgo dominaba a la población.

Por sus terrenos, su comercio y su cantina pasaba el anterior camino, era dueño de dos vehículos de transporte que circulaban por esa vía de acceso. Debido a la influencia que tenía sobre los habitantes, fue designado para que se encargara de realizar las gestiones ante el gobierno del Estado para la apertura de la actual carretera. Los trámites no progresaban debido a que él hacía esfuerzos por traspapelar los documentos, para que estos no llegasen a la capital del Estado. Ello con la intención premeditada de que no se construyera la actual carretera ya que ello perjudicaría sus

intereses particulares, asimismo se vería obligado a tramitar ante la Dirección de Tránsito del Estado una nueva concesión para que sus dos vehículos dieran servicio por la nueva ruta, por otro lado, no aceptaba que los actuales transportistas (entre ellos el actual cacique Floriberto Torres) del lugar y otras personas de Huixtla que se interesaban en dar servicio de -- transporte le vinieran a hacer la competencia.

El excacique pretendía que Tuzantán siguiera en las mismas condiciones -mal comunicado-, intuía instintivamente que al abrir la carretera -pavimentada, el grupo de personas jóvenes, y con ideas menos conservadoras lo desplazarían del círculo comercial local, él estaba consciente que - con la construcción de ésta disminuiría su hegemonía, pretendía que el tráfico por el anterior camino no se interrumpiera ya que en torno a él estaban establecidos sus negocios (los más prósperos del pueblo), ahí fue la terminal de los camiones, ya su cantina fue cerrada por la poca clientela, actualmente por donde pasa la carretera se han establecido varias cantinas.

El excacique trató de persuadir a la población y a las autoridades municipales para que no se abriera la carretera por donde está ahora, sino que, proponía que se pavimentara el camino viejo por donde están sus propiedades y negocios y el de otras tres grandes propiedades, pero la mayoría del pueblo no aceptó, se buscó -según el expresidente municipal que gestionó su construcción- que el trazo de la carretera beneficiara al mayor número de personas, las cuales estaban en la mejor disposición de aportar su cooperación para que la obra se llevara a cabo.

Algunos tuzantecos, los ancianos y los más apegados a sus tradiciones culturales se oponían a que se construyera la carretera pavimentada, argumentaban que por ella transitarían los vehículos que sacarían mucha producción para enriquecer a Huixtla. Asimismo señalaban que los automotores matarían a las personas, a los cerdos, perros y aves de corral. La apertura de la vía de acceso les representaba no solo un problema de tránsito, sino que también complicaciones respecto a las relaciones territoriales, a la política, a la conservación de sus tierras a la protección de la vida silvestre y a las costumbres sociales de su cultura tradicional.

En el año de 1962, Juan Luttmann, propietario de la finca San Cristobalito, les propuso a los tuzantecos la apertura de un camino que atravesaría el pueblo para llegar hasta Huixtla, pero la mayoría de la población y el excacique se opusieron argumentando las razones antes señaladas. Este último según un informante "solo aceptaba el desarrollo de proyectos que lo beneficiaran, era muy egoísta no dejaba que otros progresaran, su influencia empezó a declinar cuando la gente se dió cuenta que los mandaba".

e) Tuzantán después de la apertura de la carretera.

A mediados de los años setentas se empiezan a realizar las primeras gestiones ante el gobierno estatal para la apertura de la carretera pavimentada. La construcción se realizó entre los años de 1977-79, hace cuatro años. La cual no está totalmente concluída, tal y como se especifica en el convenio, le falta una capa de cuatro centímetros de sello y otra engravada, guarniciones, banquetas, etc. La vía de acceso no se ha --

completado, debido a que esos "dineros" fueron a parar a las bolsas de los funcionarios de la institución o a las de las autoridades del municipio, - comentó un informante radicado en el lugar, y que trabaja en el Centro -- SAHOP de Tapachula.

En el año de 1977, el pueblo aportó la cantidad de \$ 2,700,000 - el segundo año \$ 1,700,000 y el tercer año la aportación fue de ----- \$ 2,000,000. Según un informante "la organización y recaudación de las aportaciones estuvo a cargo de las personas que ahora integran el extracto social más alto, los transportistas, finqueros, etc.

De la cabecera municipal a la carretera costera existe una distancia de tres kilómetros con trescientos metros, por ésta se da salida y entrada a toda clase de productos, permite una comunicación rápida en caso de - una emergencia, se ha incrementado notablemente la afluencia de comerciantes ambulantes y de personas que pretenden comprar terrenos para radicarse allí. Circulan en tiempo de cosecha de café y cacao camiones de doce - toneladas, su enorme peso ha propiciado el deterioro de la vía de acceso.

Por otro lado, un grupo de cinco personas, propietarios de los taxis del lugar son los que actualmente mantienen el monopolio del transporte, - entre ellos el expresidente municipal, quien en su gestión se construyó la carretera; para apresurar la apertura de la carretera se apoyaron en el sa- cerdote del pueblo que llegó a establecerse en ese tiempo. Juntos se en- cargaron de gestionar la construcción de la carretera. Ahora el mismo sa- cerdote señala "los transportistas hacen lo mismo que el excacique, no -

permiten que otras personas introduzcan taxis para que se mejore el transporte, que ya es insuficiente". Los transportistas han aumentado sus ingresos en base a esa actividad, han acaparado el área central del pueblo, son las personas que en pocos años han pasado a formar parte del estrato social superior de Tuzantán, mientras los más pobres están establecidos en la periferia de la localidad.

Las familias que gozaban de una situación privilegiada antes de que se construyera la carretera, pudieron sacar las mayores ventajas, ello propició el ahondamiento de las diferencias sociales y económicas al interior de la comunidad. Cuando ésta estaba mal comunicada su economía poseía un carácter de subsistencia, los excedentes de la producción eran inutilizados existían menos incentivos a la ampliación de los cultivos.

La apertura de la vía de acceso despertó un entusiasmo natural entre los habitantes, pero parece ser que benefició más a las personas que adquirieron vehículos, Los cuales utilizan para transportar personas y parte de la producción del lugar, éstos son propiedad de las familias que pertenecen al estrato social superior. Existen dos camiones de redilas y cinco automóviles, entre ellos, cuatro taxis, el movimiento comercial es patente. También los beneficiados son el grupo de finqueros y ganaderos del municipio, los cuales han logrado sembrar el resto de sus parcelas y el incremento de la ganadería, estas grandes unidades de producción son: Rancho San Mateo, Santa Rosita, Reynaldo Grajales, Santa Teresa, Cornelio de la Parra, Manuel Laig, Vda. de Gordillo, Alberto Higuera, Placeres La Vega de Tecuzapan y Puerto Regla. (No pudimos obtener superficies). También exis

ten en el municipio algunas fincas cafetaleras, que tienen arriba de 300 - Hs., propiedad de alemanes que no radican en la región, entre ellas están Hannover, Germania, San Cristobalito, etc.

Los Tuzantecos creen que la apertura de la carretera solo afectó al excacique, ya que pretendía que ella pasara por sus propiedades. La disputa suscitada se debió a intereses de grupo, ambos pretendían beneficiarse al máximo de ella, defendían intereses antes que nada particulares.

Introducida la carretera se van evidenciando una serie de cambios - económicos, culturales y políticos, se facilitan los trámites administrativos ante la Capital de la República, del Estado y otros centros de población. Las personas se hayan más dispuestas a salir a otras localidades, ya sea a visitar con más frecuencia a amigos y a divertirse, en busca de artículos a estudiar, etc. Se amplía la convivencia con otras localidades de la región y del resto de la República.

La población al ir estableciendo contacto con otras comunidad es de la región, poco a poco va perdiendo sus peculiaridades, tal como la lengua, ya no utilizan la vestimenta que les era tradicional, se han ido perdiendo algunos hábitos de consumo, por ejemplo: el consumo del pozole de cacao que fue la bebida típica ha disminuído, solo las personas de edad avanzada lo hacen. Ahora la mayoría consume con exceso cerveza, refrescos embotellados, tortillas de fábrica, etc.

f) Cultivos

Tuzantán tiene una extensión territorial de 177 km², de dicha extensión 1,526 Hs., son tierras ejidales, que fueron dotadas en el año de -- 1926. Su distribución es bastante dispar, existen campesinos que poseen hasta treinta hectáreas y los que menos tienen es media hectárea. Actualmente, algunos ejidatarios que tienen pequeñas partes de sus parcelas sin sembrar están siendo presionados por las autoridades (comisariado ejidal y la SARH) para que las siembren ya sea de cacao o café.

Los campesinos recién recibieron la tierra, cultivaban pequeñas fracciones de sus parcelas con maíz, frijol y cacao; estrictamente lo elemental para el consumo de la unidad familiar. Algún excedente lo intercambiaban por productos de Huixtla tales como: sal, panela, cal, etc., los campesinos trabajaban sus tierras generalmente los días domingos, ya que la mayor parte de sus ingresos los obtenían como jornaleros en las fincas cafetale--ras cercanas. Sólo cuando empezaron a cosechar mayores cantidades de - cacao, los ejidatarios paulatinamente dejaron de ir a trabajar a las fincas. Este cultivo (el cacao), hasta hace dos años fue el predominante, ya que está sustituyéndose vertiginosamente por el cafeto.

g) Intermediarismo

La producción del cacao del municipio era comprada por "coyotes" --provenientes de la ciudad de Huixtla. Éstos se internaban en algunos camiones por el viejo camino, los cuales pagaban un precio --y lo siguen pagando-- sumamente barato. La penetración de intermediarios se hizo más --patente una vez abierta la carretera pavimentada. Por tal motivo los pe--

queños productores decidieron comprar una casa en Huixtla, para ahí vender a mejor precio. Con ello, en parte se evitó el excesivo intermediarismo, pero por otra parte son explotados por los transportistas que acarrear el producto a la ciudad de Huixtla.

Hoy día que están comunicados, los pobladores coinciden en que Tuzantán ha visto un desarrollo económico y cultural. Los campesinos piensan que su situación económica mejorará si construyen una casa aquí para embodegar el cacao, ahora no existe pretexto de los compradores del producto para llegar al lugar. De esa forma esperan que los efectos de la explotación de parte de los "coyotes", de los transportistas disminuya, al igual se ahorrarán parte del tiempo que pierden al trasladar el producto. Los Tuzantecos producen aproximadamente cada tres años, unos doce millones de toneladas de cacao, parte se lava y se seca en el beneficio que existe aquí, producto que se transporta a los mercados internos y externos.

Los ingresos del municipio se han incrementado sustancialmente, debido al aumento de la producción, ahora -señala un informante- "la gente trabaja el doble, por ejemplo cuando Floriberto Torres fué presidente (entró en 1977) la Tesorería Municipal recaudaba unos \$ 662,000 al año, cuando él concluyó la administración ya la Tesorería contaba con un fondo de \$ 1,000,000, cosa que nunca en la historia del municipio se había visto, ello debido al aumento de la producción".

Hace unos pocos años -dice otro informante- "los ingresos a la Tesorería fueron escasos no llegaban a sobrepasar al año los \$ 6,000

debido a que no había producción, ya con la carretera, la gente se preocupó por sembrar sus parcelas. Actualmente en el municipio se tiene sembrada aproximadamente una superficie de 4,000 hectáreas de cacao, pero el cultivo del café se ha fomentado rápidamente en los dos últimos años, su extensión es arriba de 8,000 hectáreas.

Con la apertura de la carretera el monto de la producción se ha incrementado aproximadamente un 40 ó 50% en poco tiempo -según un informante-, tal aumento es influido por la cada vez mayor aplicación de fertilizantes, antes no se usaba, sino que hasta después de la apertura de la carretera, en ello también influyó la propaganda de los técnicos del INMECAFE y los medios masivos de comunicación que inducen a comprarlos, el fertilizante se empezó a utilizar desde 1978, pero la mayoría de los campesinos este año lo están aplicando a sus cafetales.

La mayoría de los pequeños productores venden la producción a los intermediarios, los campesinos se las ingenian para no pagar los créditos (argumentan que esas instituciones les roban mucho dinero), unos solicitan primero crédito a el INMECAFE, levantan la cosecha y no le pagan, al siguiente año solicitan crédito a BANCRISA y repiten la misma operación, la producción va a caer a las manos de los "coyotes"; sólo así medianamente logran sobrevivir.

Cuando no existía la carretera pavimentada los pocos intermediarios que se internaban, sólo lo hacían hasta el centro de Tuzantán, de ahí tenían que dirigirse a pie a los diferentes ejidos para negociar la compra de

los productos. Ahora con la carretera la situación ha cambiado, ya éstos se introducen con sus vehículos a la mayoría de los ejidos que cuentan con caminos, compran café, cacao y frutas (aguacate, mamey, chicozapote, etc.). Por ejemplo en la última cosecha pagaban la lata de café a \$ 200, además le prestan al campesino dinero para que lo pague en especie o en dinero.

h) Cambios en la imagen de la localidad.

Paralelamente al aumentar la producción se dió una secuela de cambios, se introdujeron y se emplearon los servicios: la energía eléctrica se instaló en 1978, en el mismo período se amplió la red de agua potable, ya existía una escuela desde los años cincuenta, a la cual poco asistían tanto alumnos como profesores, éstos últimos faltaban con frecuencia por lo difícil e irregular del transporte. Por el crecimiento natural de la población y la constante afluencia de personas se tuvo que instalar una escuela más amplia y moderna de diseño prefabricado.

Antes de que se introdujera la carretera -hace unos cuatro años-, existía una población aproximada de 1,500 habitantes, actualmente rebaza los 2,500. Existen arriba de 900 avecindados que han llegado, algunos han comprado lote para establecerse, ya que en Huixtla es más costosa la renta de vivienda. En el presente año se está construyendo una escuela secundaria y un kinder. En 1979 se inició la construcción del parque central, el palacio municipal en 1978. El año pasado se inicia la pavimentación de las calles centrales, se está ampliando la red de drenaje, se abrió una tortillería, se instaló el teléfono de larga distancia, etc.

El aumento de la producción coincide con el mejoramiento de la imagen física del pueblo, el arreglo de las casas es notorio, principalmente - las ubicadas en el centro del pueblo y en torno a la carretera son las más modernas, cuando mucho tendrán una antigüedad de cuatro años, antes todas eran de madera y adobe, estas últimas -algunas- están resanadas con cal y cemento para darle mejor presentación:

Anteriormente -coinciden sus habitantes- las casas estaban dispersas y desordenadas, después de la introducción de la carretera automática mente el valor del suelo se incrementó en gran porcentaje, en más de un 70%. La localidad presenta una incipiente urbanización, podría considerarse como un lugar de transición de lo rural a lo urbano.

i) Migración.

En el lugar es notable el desplazamiento de personas, los jóvenes principalmente acuden a trabajar a Huixtla, Tapachula. Un informante cree que la migración se incrementó en los últimos años por la facilidad de desplazamiento, "antes esto no se daba mucho porque Tuzantán estaba aislado, no se veía lo de fuera. Con la carretera las personas procuran salir y - también muchas han llegado en los últimos años".

En sí la apertura de la carretera influyó en los aspectos económicos, políticos y sociales, por ejemplo señala un informante, "en este lugar, -- cuando no existía la carretera, había sólo dos religiones la católica y la pentecostés, ello debido a la mala comunicación los predicadores no llegaban. Poco tiempo antes de que se construyera la carretera arribó al pue-

blo un sacerdote de la religión católica". Este ya tiene cuatro años de vivir aquí. Los pentecosteses no tienen mucho tiempo que construyeron su templo. Es en fechas recientes cuando el protestantismo empezó a ganar terrenos en sectas que han llegado como por ejemplo los adventistas del séptimo día, testigos de Jehová y Nazarenos. Antes todos los Tuzantecos profesaban la religión católica aunque no hubiera sacerdote.

A raíz de la construcción de la carretera pavimentada de Tuzantán, se ha promovido la construcción de una serie de caminos alimentadores con los que se integran los ejidos a la cabecera municipal, localidades potencialmente aptas para el desarrollo agrícola. Entre ellos a principios del presente año (1981), se inicia la construcción de una carretera (Manacal) la cual propició disputas por su trazo.

a) Ubicación del Ejido de Manacal.

El Ejido Manacal está situado a 12 kilómetros de la cabecera municipal (Tuzantán), se constituyó como tal en el año de 1953, con una dotación de 500 has., en tierras que tenían ociosas la finca Germania. Los pobladores exacasillados de dicha finca son de origen chamula.

b) Cultivos.

Las tierras fueron desmontadas para sembrar maíz y frijol, los cuales gradualmente se fueron desplazando por el café y cacao -el segundo en menor escala-, según los campesinos, éstos cultivos les proporcionan mayores ganancias. El incremento de la producción de café y cacao se empezó a notar hace unos cuatro años, en parte porque el gobierno de Eche-

verría les empezó a "dar" crédito y les buscó nuevos mercados que pagaban mejores precios.

c) Características de la localidad.

Al pequeño centro de población de 648 habitantes le pusieron el nombre de Manacal porque antes existían muchas palmas, las tumbaron junto con los árboles para erigir en forma dispersa y anárquica sus hogares. En los últimos cuatro años, éstas se empezaron a aglutinar en un pequeño altiplano, pero sustituyéndolas por casas de mampostería. En cambio los avencindados que carecen de parcela, levantan sus chozas en lotes ubicados en las orillas del pueblo, sus condiciones de vida son muy precarias, trabajan como jornaleros en las fincas cercanas o en el mismo pueblo para los ejidatarios mejor acomodados. Obviamente que las tierras ejidales son enajenables pero en la marcha urbana el valor catastral del suelo ha aumentado.

Anteriormente los lugareños se trasladaban a Huixtla por una brecha que desembocaba en la construída por los alemanes, debido a eso se vieron en la necesidad de gestionar la apertura de la carretera porque padecían dificultades para realizar la actividad de compra-venta en la ciudad mencionada.

d) Manacal después de la carretera.

Actualmente, algunos campesinos aún están sembrando el resto de sus parcelas con café, según ellos hasta ahora lo están haciendo porque no reciben los créditos suficientes y oportunos, y por otro lado, el gobier

no los presiona para que no tengan las tierras ociosas, los amenazan con quitarles la parcela sino aumentan la producción, ello se está logrando debido a que por la carretera que se construyó se tienen mejores posibilidades para introducir las plantas del cafeto y el fertilizante. Asimismo, se facilita su comercialización en la ciudad de Huixtla. En este ejido es verificable cierta tendencia al incremento de la siembra del café en todas las parcelas, ello inducido por la adopción del uso del fertilizante.

e) Imagen urbana.

Antes que se abriera la carretera, ya existía una pequeña capilla de la religión católica, una escuela primaria muy rudimentaria que construyeron los ejidatarios. Después de la apertura de la carretera o sea en éste año se introdujo una escuela primaria y una clínica prefabricadas, una cancha de basquetbol y se está multiplicando la edificación de casas de mampostería, ya que ahora el tráfico de camiones permite la introducción de material de construcción.

Manacal es uno de los ejidos más urbanizados del municipio, es el lugar de paso obligado de la población proveniente de las localidades: San Cristobalito, La Calera, Nueva Sonora y de los trabajadores de las tres fincas mencionadas y de comerciantes ambulantes. Aquí hacen escala para luego dirigirse tanto a Tuzantán como Huixtla, etc.

f) Actividad comercial.

De la ciudad de Huixtla algunas personas han adquirido aparatos electrodomésticos tales como: refrigeradores, T.V., radios, consolas,

grabadoras, bicicletas, así como fertilizantes e insumos agrícolas.

Últimamente el uso del fertilizante se está generalizando aunque -
-dice un profesor- "no saben aplicarle la ración adecuada, le ponen de -
más o de menos, eso perjudica a la planta. Ahora lo pueden traer en ca-
miones, antes era más difícil porque pesa mucho, su compra es un negocio
de los mismos funcionarios del INMECAFE; que por medio de la radio los in-
ducen a que lo compren, la mayoría de los ejidatarios están peor que an--
tes, nada ganan con estar produciendo más ya que las ganancias se les -
quedan al INMECAFE, a los "coyotes" y a los transportistas".

Continúa el mismo informante "en cambio los alemanes no son ton--
tos, ellos en lugar del fertilizante utilizan la pulpa del café revuelta con
cal, hacen una zanja en torno al cafeto y se lo aplican, con eso la abo--
nan y así se ahorran grandes cantidades de dinero". En efecto, cuando -
los campesinos estaban comunicados por una brecha, era difícil el transpor-
te del fertilizante, no abonaban sus cafetos, ahora lo hacen por la entrada
y salida de camiones de redilas.

Los habitantes de Manacal comentan "ahora si estamos contentos, -
ya podemos salir con facilidad a comprar lo que nos hace falta", abierta -
la carretera empezó a venir cada viernes de la semana un carnicero, antes
llegaba pero en forma irregular. La actividad comercial del lugar se ha in-
crementado, se han instalado tres comercios, dos son particulares y una -
tienda CONASUPO, una de las tiendas particulares ubicada en torno a la -
carretera ha visto aumentar notablemente el volumen de sus ventas, los -

negocios particulares venden a crédito, muchas veces a precios duplicados o triplicados.

Uno de los productos que más se expenden en el lugar es el alcohol, bebida que ingiere principalmente la gente joven, situación que ha dado lugar a protestas de algunos padres de familia ante el comisario ejidal para que se evite su venta (ya que también él lo expende), pero éste argumenta que el presidente municipal de Tuzantán desea que se venda para que de esa forma se recaude dinero vía multas a los ebrios, cuotas que pueden oscilar entre \$ 300.00 a \$ 400.00 por cada persona, dinero que puede destinarse -según el comisario ejidal- a la construcción de obras de beneficio colectivo, como banquetas, escuelas, etc.

g) Estratificación social.

Los tres comerciantes y otras cinco personas que tienen más tierra (10 hectáreas), entre ellas el mismo comisariado ejidal, son los que integran el estrato social más elevado del poblado, en base a la extensión de tierra se fundan las diferencias económicas e inclusive el comisariado ejidal posee el único camión de redilas en el cual transporta parte de la producción y pasaje a Huixtla, este grupo local también desempeña el papel intermediarios y usureros, son los que poseen las mejores casas y su dieta alimenticia es más balanceada, en sí son los que mejor han capitalizado el beneficio de la mejora de la vía de acceso recién abierta.

h) Intermediarismo.

Aun con el financiamiento que reciben los campesinos del INMECAFE,

ellos no pueden dejar de depender de los intermediarios del lugar y de los provenientes de Huixtla, los cuales a partir del mes de septiembre llegan a la localidad, éstos desde antes de la cosecha le prestan dinero al pequeño productor.

Algunos campesinos en su pequeña parcela tienen sembradas algunas plantas de plátano, fruto que venden a los intermediarios que se internan en camiones, les pagan a \$ 1.00 el kg., producto que a la vez es vendido a otro acaparador de Huixtla, éste último lo traslada a otras ciudades de la República y al mercado exterior. También se los compran por racimos a un precio de \$ 10.00. Cuando el pequeño productor tiene oportunidad de viajar a Huixtla, ahí lo comercia, por cada plátano ya maduro recibe \$ 3.00, pero trasladarse no es costeable, debido a que el dinero obtenido, solo alcanza para pagar el pasaje, cobran \$ 50.00 por persona, por tal razón el campesino prefiere vender al "coyote".

1) Migración.

En el presente año cuando se empezó a procesar la caña de azúcar en el ingenio de Huixtla se requería de mucha fuerza de trabajo. A Manacal llegaron personas al servicio del ingenio para contratar personal, de aquí migran treinta personas, las cuales se transportan en el camión del comisariado ejidal, que sale del lugar a las cuatro de la mañana y regresa a las ocho de la noche.

Estos jornaleros son principalmente jóvenes ya sea hijos de ejidatarios o avencindos, otros se aventuran a salir a buscar trabajo hasta las -

ciudades de Tapachula, Tuxtla Gutiérrez, Puebla, México, etc. Ello debido a que la parcela que posee la unidad familiar no produce lo suficiente para la sobrevivencia de toda la familia, esa migración la justifican algunos padres de familia diciendo que sus hijos se marchan porque ya no les atrae trabajar en el campo.

El transporte de las personas que van a trabajar al ingenio, lo paga éste. Los migrantes comentan que caminando no irían si pagaran el transporte solo ganarían para el pasaje y las comidas, además del fuerte calor de Huixtla (aquí la temperatura es muy agradable). La salida y entrada de esta gente que baja a jornalear, se facilita por la existencia de la carretera y los medios de transporte, ya que la distancia existente entre Manacal a Huixtla es de unos 25 km. Entonces pues, con la carretera se propició una mayor disponibilidad para que la gente salga sin separarse en forma prolongada de su familia. Un informante nos comenta "con la carretera hay mejor facilidad para salir a buscar trabajo tanto a la costa como a otra parte"

Con esta vía de acceso los habitantes se animan a reunirse con más frecuencia con amistades y familiares de otra parte de la región, se facilita la llegada de personas ya sea vendedores o personas que llegan a visitar a amigos o familiares, etc. Dice un profesor: "con la carretera uno puede salir a conocer otras ciudades para ver como son, aunque sea a mirar".

j) Gestiones y conflictos por el trazo de la carretera.

Los pueblos de Manacal, Nueva Sonora, Francisco Sarabia, Guadalupe Victoria y El Mango, se aliaron en el año de 1977, para gestionar ante el gobernador del Estado la apertura de una carretera que los comunicara con la cabecera municipal, ello por la necesidad prioritaria de movilizar con menor dificultad su producción. (1)

A esas comunidades, la ruta concebida les quedaba en forma más lineal y así la distancia se les acortaría notablemente. Para la consecución del proyecto ya se habían realizado los estudios técnicos, se presupuestó el costo y se había acordado la aportación económica de cada localidad. El proyecto es frustrado debido a dos factores coyunturales, por un lado, al entrar en funciones el actual presidente municipal de Tuzantán decidió en base a la prioridad de mayor producción; que la carretera se trazara de tal manera que beneficiara a tres grandes fincas de alemanes: La Hannover, Germania y San Cristobalito, principalmente a la primera. El dueño de esta última fue el más interesado, inclusive solicitaba el apoyo de los habitantes de Santa Sofía y de Manacal para que la carretera fuera introducida hasta su casa -dice un informante- "quería que lo apoyáramos para que la carretera llegara hasta su finca, él ofreció darnos dinero para que lo destináramos en obras de beneficio social en el ejido, pero nosotros no lo aceptamos, en cambio los de Santa Sofía sí".

Por otra parte, al morir el comisariado ejidal de Manacal (a finales

(1) Cfr. El mapa del municipio de Tuzantán, para ver la ubicación de estas comunidades.

del año pasado) quien fue el que ejercía más influencia sobre los demás - comisariados ejidales y llevaba la "batuta" de las gestiones de la carretera. Estas ya no se prosiguen, su sustituto, quien siempre ha dominado la vida política del pueblo, no continuó los trámites ya iniciados, sino que convenció a la mayoría de la gente para que la carretera se abriera por el trazo actual que favorece a los finqueros alemanes.

Los habitantes de Manacal coinciden en que la apertura de la carretera los benefició, aunque consideran que los más beneficiados son los finqueros y los transportistas, ya que expresamente la ruta fue preferida para buscar dar salida al café que se produce en las fincas, aunque en ello indiscriminadamente las comunidades antes señaladas hayan sido precionadas para que aportaran \$ 50.00 por hectárea para realizar la obra.

Asimismo, el presidente municipal de Tuzantán afirma "Manacal es el pueblo más próspero del municipio, ya con la carretera se va a mejorar bastante, la gente va poder salir a Huixtla o a Tuzantán en poco tiempo". En cuanto al aumento de la producción agrega "se construyó la carretera porque aquí se encontró más éco, o sea hubo más cooperación, tan solo el dueño de la finca Hannover dió una cooperación de \$ 60,000.00 y además de esas fincas sale más producción, para eso el gobernador del estado nos proporcionó el tractor para que se construyan caminos en donde hay más producción y con ello obviamente habrá más impuestos, así se levantará el municipio, la carretera le dará vida a Tuzantán".

Algunos informantes afirman que el dueño de la finca Hannover le

proporcionó al presidente municipal \$ 100,000.00 y las fincas de San Cris^{to}balito y Germania aportaron cada una la cantidad de \$ 60,000.00, el comisariado ejidal de Manacal ayudó a convencer a los pobladores del lugar para que el trazo de la vía de acceso fuera modificado.

Otra situación resaltable es que tanto los pobladores de Manacal y de Nueva Sonora comentan que el arreglo fue que la carretera recién abierta se va a pavimentar, puesto que ya para ello se proporcionó la debida cooperación, ya que en la temporada de lluvia la terracería se lava y se dificulta el tránsito de los vehículos de carga. En cambio el presidente municipal afirma "en esta administración la carretera sólo será de terracería, ya que el presupuesto no alcanzó para que se pavimente, como inicialmente se planteó".

Sobre lo anterior señala un informante de Nueva Sonora "el presidente de Tuzantán se vendió con los finqueros, principalmente con el dueño de finca Hannover para que la carretera pasara por sus terrenos, mientras nuestras parcelas están hacia abajo del pueblo". Para eso los campesinos tienen que subir su producción sobre su espalda o a lomo de bestia a Nueva Sonora, donde la procesan y de ahí la acarrean a Manacal (dos kilómetros de distancia) para luego trasladarlo a Huixtla en camiones de carga. El camión de Manacal sale a las cuatro de la mañana y otro que proviene de La Calera llega a Manacal a las dos de la tarde. Manacal por ser un punto de escala, ha propiciado que los pequeños comerciantes locales aumenten el volumen de sus ventas, principalmente de refrescos embotellados, - sabritas, aguerdiente, galletas, entre otros artículos.

La modificación del trazo provocó violentas protestas principalmente de los habitantes de Nueva Sonora ante las autoridades estatales y municipales, éstas arguyeron que la actual ruta sería más barata y se estimularía el progreso del municipio, que era lo más importante en última instancia, y además el gobernador le interesa que haya más tráfico y entrada de dinero vía impuestos. A ello agrega un informante "para que con los impuestos se mejore el municipio y se produzca más, porque el gobierno no va a construir una carretera para que esté vacía". Las localidades por donde debía pasar a la carretera la producción sería mínima en comparación con la de las fincas.

La población de Nueva Sonora fue la que más descontenta, inclusive se trasladaron dos ocasiones a la capital del Estado para quejarse con el gobernador, éste les respondió -según el comisariado de Nueva Sonora-, "que lo que se busca es priorizar los programas de caminos, se construyen donde son más necesarios".

Si la carretera se hubiese construido como se había proyectado inicialmente, habría comunicado a un buen número de personas, tan sólo - - Sarabia tiene una población de 1,500, Nueva Sonora 600, Guadalupe Victoria 800, El Mango 400, y cerca de 700 de Manacal, mientras que el trazo actual beneficia a 300 habitantes de Santa Sofía, al ejido de La Calera de 400, al ejido de San Cristobalito con 350 y también ésta beneficia a Manacal.

Sin duda los que proporcionalmente resultaron más beneficiados con

la construcción de la carretera fueron los finqueros, éstos podrán movili--
zar en menos tiempo y con menor riesgo la producción que fluye a Huixtla,
antes la transportaban por un camino que está mal construido e inclusive -
se han volcado dos camiones de carga en la curva llamada el caracol. --
Asimismo, los transportistas de pasaje y carga son los "beneficiados", por
ejemplo: cada camión en temporada de cosecha se lleva hasta 80 bultos de
café, por bulto cobraban el año pasado \$ 25.00 a ello se le añade lo obte-
nido por el pasaje de las personas que es el mismo precio, además de lo
íncómodo del servicio, van parados y demasiado aglutinados. Actualmente
se tiene en proyecto introducir una línea de transporte colectivo que corre-
rá entre Tuzantán y Manacal, se pretende hacer circular a ocho camionetas
combi para dar servicio de carga y de pasaje.

En base a las fuertes sumas de dinero aportadas por los finqueros,
el presidente municipal accedió a modificar la ruta, que antes estaba pla-
neada para "beneficiar" a las comunidades señaladas, esta sería utilizada
por un mayor número de personas, tal cambio fue pues, no un convenio en
tre el gobierno y las localidades, sino más bien pareció un arreglo informal
entre amigos, la apertura de ésta fue en base a los intereses económicos
de la burguesía agraria y con muy poca consideración a las necesidades -
de comunicación de un mayor número de personas.

En síntesis la carretera se abrió en base a las mayores expectativas
de aumentar la producción y movilizarla con agilidad a la ciudad de Huix-
tla, el beneficio en mayor proporción fue para los finqueros que aún tienen

posibilidades de aumentar la producción, y lateralmente sus tierras adquieren un incremento en su valor. Con la apertura de la carretera se manifiesta una reorganización del espacio geográfico susceptible a intensificarse en la producción de cultivos comerciales y asimismo una serie de transformaciones en la esfera económica, política y social.

B).- Caso del Municipio de Huixtla

a) Ubicación de Nueva América.

De este Municipio visitamos tres localidades en las que se produce café, ellas son los ejidos de Nueva América, Flor de Mayo y Quince de Enero. Para llegar a ellos se encuentra una desviación a la entrada de Belisario Domínguez a mano izquierda, el camino es de terracería.

El camino que conduce a Nueva América se construyó en el año de 1972, con herramientas tales como: picos, barretas y machetes. La mayoría de los habitantes cooperaron para su ejecución, algunos informantes señalan "la construcción de la carretera a nadie afectó, sino todo lo contrario se deseaba que tuvieramos comunicación". Inclusive los dueños de la finca Argentina aceptaron que la carretera atravesara por su cafetal, pero no aportaron ninguna cooperación a pesar de que habían quedado en hacerlo, comenta un informante, "Los finqueros aceptaron que pasara por sus propiedades porque así sacarían con facilidad su producción".

Los pobladores son originarios de los Municipios de Motozintla y El Porvenir, llegaron a Soconusco como trabajadores de diferentes fincas.- Los fundadores de este pueblo se establecieron en el año de 1940 y en -

1946 obtuvieron la resolución Presidencial que los dotó de 250 hs., las -
 cuales se distribuyeron entre 45 ejidatarios con derecho, algunos les tocan
 de tres y los que más tienen son diez hectáreas. Recien fundado el pue-
 blo, las tierras (que fueron de las fincas Argentina y Esperanza estaban -
 abandonadas), las tuvieron que desmontar para sembrar maíz y frijol en pe-
 queñas porciones de tierra y complementaban sus ingresos económicos tra-
 bajando para las fincas Esperanza, Vergel, Victoria y Santa Julia.

Construída la carretera Huixtla-Motozintla los habitantes de Nueva
 América bajaban la poca producción de café hasta la finca Esperanza, don-
 de les era comprada por "coyotes", cultivo que empezaron a sembrar a fina-
 les de los años cincuenta. De esta finca se abrió un camino que llegaba
 hasta Belisario Domínguez, ese enlace propició la entrada de camiones --
 hasta el poblado de Nueva América, comenta un informante "la llegada de
 camiones facilitó la entrada y salida, antes padecimos bastante para trans-
 portar nuestro café, para comprar nuestros alimentos y buscar médico en -
 caso de enfermedades".

La vía de acceso mejoró la comunicación, antes era demasiado di-
 fícil trasladarse a otros pueblos, principalmente a la ciudad de Huixtla, a
 donde venden el café y adquieren los productos que requieren tanto para tra-
 bajar como para alimentarse. A esa ciudad acuden a trabajar a estudiar -
 los hijos de los ejidatarios.

b) Imagen urbana.

Conforme iba aumentando la producción de café y su comercializa -

ción se empezó a mejorar las casas, ya que antes estaban construídas de madera y techo de zacate y muy dispersas, dice un informante "fue hasta que empezamos a cosechar los frutos del café cuando se inició la mejora de nuestra situación", ya estando comunicado el ejido se empezó a introducir el material de construcción (piedra, ladrillo, cemento, varilla, etc.) para construir las casas que en su mayoría son de mampostería, se empezaron a edificar hace unos cuatro años.

La apertura del camino facilitó el acceso de algunos servicios públicos tales como: la luz eléctrica en el año de 1979, la escuela primaria - en el año pasado en la que se imparte hasta el sexto grado, según un informante a raíz de la apertura del camino la gente ha "progresado" y se ha civilizado, ahora los jóvenes se empiezan a trasladar a Huixtla a continuar sus estudios.

c) Actividad comercial.

Algunos campesinos han adquirido aparatos electrodomésticos, ya sea en Huixtla o comprados a vendedores guatemaltecos, entre ellos podemos encontrar nueve T.V., cuatro consolas, dos de ellas fueron compradas en el tiempo que estuvimos aquí, existen seis refrigeradores, la mayoría de las personas tienen sus radios por los cuales escuchan los "mensajes de dios" que transmiten del vecino país, no se escuchan otro tipo de música, sólo la de las sectas religiosas.

La mejor comunicación indujo a los campesinos a sembrar café en el resto de sus parcelas e inclusive, a éstas les otorgan un valor más alto que

el de la mancha urbana, aunque aquí no se comercializa el suelo. Algunos campesinos aún se quejan de que les falta por sembrar algo de café, pero no lo hacen debido a que los créditos que reciben de parte de BAN--CRISA son escasos.

d) Migración.

Cuando no entraban medios de transporte solo salían a trabajar algunos vecindados a las fincas cercanas, mientras ahora se desplazan también ejidatarios que tienen dos o tres hectáreas a la costa con toda su familia o sea concluida la recolección del café migran para trabajar como jornaleros (en el mes de marzo), cuando se acerca la cosecha del café (septiembre) regresan. Este año que la cosecha fue poca, comenta un informante "posiblemente salgamos a trabajar unas veintisiete familias a la costa y sembrar maíz".

Las personas sin acceso a la tierra (vecindados) concluida la cosecha de café se van para la costa, ahí alquilan tierra para sembrar maíz. Por cada hectárea le pagan a los terratenientes la cantidad de \$ 3,000.00, de la cual señala un informante "cosecho una tonelada y media de maíz, de esa cantidad vendo tres cuartas partes para pagar el alquiler de la tierra y el resto me lo traigo para acá", mientras otro informante añade "cuando hay elotes, los vengo a vender, me devuelvo de la costa, y tan pronto como cosecho mi maíz me regreso para ayudar a la familia al corte del café.

Los migrantes combinan el jornaleo con la siembra de maíz, les pagan \$ 80.00 al día y se dedican a cultivar la tierra que rentan los días -

de descanso, un vecindado comenta "yo tengo tres años con este que voy a bajar a la costa a rentar tierra y a trabajar, antes ninguna persona sabía a trabajar lejos, todos trabajábamos en las parcelas de los ejidatarios".

e) Estratificación social.

En este lugar los que tienen más tierra son los mejor acomodados - económicamente, de ellos destacan dos personas: don Eusebio y Alfredo León, éste último es el dueño de la CONASUPO y del único camión de re-dillas que existe en la localidad, en el cual transporta pasaje y materia -- prima, el otro tiene dos ranchos de ganado en la costa, el mismo señala "tengo dos ranchos, uno en Villa Comatitlán y otro en el Progreso, en total tengo 80 cabezas de ganado".

Esa mejora económica la lograron en parte a que ambos tenían ca-- mión, pero don Eusebio lo vendió porque Alfredo León le tomó ventaja, sabía más temprano y le ganaba el pasaje, a ello dice el primero "vendí mi camión por la competencia con Alfredo nos hicimos enemigos", sobre estas personas señala un informante "se hicieron ricos porque prestan dinero con intereses y compran barato el café, de ahí sacaron para comprarse los ca - miones.

La estratificación social parece ser que en principio se empieza a dar por la desigual distribución de la tierra, los que más tierra tienen para levantar la cosecha alquilan más fuerza de trabajo de Guatemala; cada ejidatario llega a contratar de seis a ocho personas, los cuales señala un informante "son más dóciles y tercos que los mexicanos, ya que trabajan

hasta los días domingos, cada uno de ellos ahorra para llevarse a su tierra hasta \$ 7,000.00ⁿ.

Otro aspecto que representa desigualdad, es que tanto los que tienen hasta doce hectáreas como los que sólo tienen una pagan una cuota igual, sobre ello comenta un campesino "parejos pagamos \$ 60.00 por hectárea, una vez en la asamblea propuse que se pagara cuota de acuerdo al porcentaje de tierra que tuvieramos pero los ricos no quisieron".

f) Intermediarismo.

En el anterior ciclo de cosecha los campesinos tendieron a vender su café a los intermediarios, los cuales pagaban el quintal a un precio de \$ 2,100 a \$ 2,200, éstos llegan a la comunidad y les pagan al contado, mientras que para irlo a entregar al banco de Huixtla tienen que pagar flete de transporte y además no les liquidan pronto, comenta un informante "vendiéndolo al "coyote" se ahorra uno lo del flete y la pérdida de tiempo y estarlo cargando y descargando del camión".

De esa forma evaden el pago del crédito que les otorga el banco, cuando menos eso sucedió en la anterior cosecha que fué baja la producción. Los campesinos regularmente le pagan a BANCRISA con producto y lo que les sobra lo rematan a los "coyotes" provenientes de Huixtla y a los intermediarios locales, en sí los campesinos están de acuerdo en que la vía de acceso favoreció la actividad comercial que se realiza a través de los camiones y los más beneficiados son tanto "coyotes" y la persona que poseen camión, que entran y salen deteriorando el camino, y su con -

servación corre a cuenta de todos los habitantes que tienen que comprar la grava , arena, cal y cemento para reconstruir pequeños puentes y el camino.

g) Religión.

Otro elemento que ha penetrado con mayor facilidad después que se abrió el camino es una serie misioneros religiosos, los cuales provocan -- entre los habitantes una competencia para ganar adeptos. Actualmente existen varias religiones: Gehová, Presbiterianos, Católicos, Adventistas, etc. entre ellas la predominante es la Adventista, recién fundado el pueblo predominaba la católica, ya que la traían de sus lugares de origen. Con la apertura del camino, los predicadores provenientes del vecino país del sur llegan hasta aquí en vehículo, antes no lo podían hacer por la imposibilidad de entrada de los medios de transporte, los habitantes afirman que estos religiosos empezaron a llegar al poco tiempo de que se abrió el camino.

Ejido Flor de Mayo

En cuanto al ejido Flor de Mayo señalaremos algunas características, ya que está de paso para llegar a la localidad antes descrita. El poblado es demasiado pequeño, tiene una población de 175 habitantes, carece de todos los servicios y equipamiento, con la excepción de la energía eléctrica. La mayoría de las casas están edificadas con madera, techadas con lámina de cartón y demasiado dispersas, solo a donde hace parada el camión de redillas existen cuatro casas de mampostería y una pequeña capilla de la religión católica (es la única religión que existe en el pueblo).

a) Fundación y cultivos.

La localidad se fundó en el año de 1952, mismo en que se obtuvo la resolución presidencial, tiene 210 hectáreas para veintiún ejidatarios. - Estas las recibieron con monte, ellos las desbrosaron para cultivar maíz y frijol, posteriormente, a partir de 1970 se fue introduciendo el cultivo del café.

b) Construcción del camino y efectos.

De aquí a Belisario Domínguez existe una distancia de veinticinco kilómetros. En este poblado fue donde primero se construyó el camino, - después los habitantes del poblado antes mencionado tomaron el entronque. El tramo que construyeron los habitantes de Flor de Mayo llegó hasta Nueva Maravilla, cerca de la finca Esperanza entre los años de 1971-1975. Se abrió mediante cooperación de la comunidad, que en conjunto aportaron la cantidad de \$ 40,000.00 que consiguieron prestados a un banco de Huixtla para pagar el alquiler del tractor que le dió una emparejada al camino, cada persona aportó la cantidad de \$ 2,000.00 y además aportaron mano de obra, comenta un informante "todos los ejidatarios cooperamos para abrir el camino, con excepción del dueño de la finca Argentina, éste nada más concedió el permiso para que pasara por su propiedad".

Obviamente que el finquero aceptó que la vía de acceso se construyera porque lo beneficiaría, ya que la propiedad es muy grande al igual que el monto de la producción, añade otro campesino "el dueño de la finca no puso ninguna cooperación económica ni mano de obra para construir el camino, pero ahora él es quien más lo utiliza para sacar su café". --

c) Efectos de la carretera.

Con la carretera se ha facilitado la movilidad de la producción, que desde 1976 se aumentó considerablemente, debido a que a partir de ese -- año se empezó a aplicar el fertilizante, lo que hizo aumentar la producción y la actividad comercial con Huixtla, ahora dice un informante "con la ca -- rretera viene lo que consumimos y sale lo que producimos".

Cuando no existía la vía de acceso los campesinos transportaban -- su producción a lomo de bestia o sobre sus espaldas (era menor el monto de la producción), ya con la vía de penetración la mayoría de los ejidatarios terminó por sembrar el resto de sus parcelas de café, a tal grado que este último año a pesar de ser baja la producción por la fumigada, los -- campesinos están "contentos" por lo cosechado, ésta fue de 1,900 bultos de pergamino, aquí todas las tierras del ejido están sembradas con café.

d) Intermediarismo.

Dos de las casas de mampostería son propiedad de las personas -- consideradas como las mejor acomodadas del lugar, ellos son: Paulino Meza e Isidro Barrios, ambos empezaron a dedicarse al intermediarismo y al -- comercio, mercancías que sacaban y traían sobre lomo de bestias, una --- vez que se abrió el camino, se compraron camiones y en ellos transportan el café y traen las mercancías de la ciudad las que expenden dos personas de su confianza, hasta la fecha son los que acaparan buena parte de la producción del lugar, ya enriquecidos compraron casa en Huixtla, pero si -- guen viniendo, traen y llevan mercancías y transportan a las personas, --

ellos son los que supieron aprovechar las ventajas de la mejora de la comunicación.

Es común ver en temporada de cosecha, la llegada de intermediarios con sus camiones, al respecto señala un informante "aquí llegan los compradores de café de Huixtla, muchos les vendemos porque así se ahorra uno el pago del flete y el impuesto que se paga en la caseta fiscal que está a la entrada de esa ciudad, pagan de impuesto \$ 20.00 por cada bulto de setenta kilogramos y otros \$ 20.00 por el transporte y a ello se le agrega el pasaje que es la misma cantidad y la pérdida de tiempo, etc.

e) Migración.

De aquí aseguran los informantes nadie sale a trabajar, sino todo lo contrario, llegan personas en busca de ocupación, en la temporada de corte de café el lugar se atesta de guatemaltecos. Para el arreglo del cafeto la misma familia lo hace o entre los mismos ejidatarios se van ayudando entre sí en sus tareas agrícolas.

Poblado Quince de Enero y su Vía de Acceso.

Por último señalaremos algunas particularidades del ejido Quince de Enero, la comunidad desde años atrás realizaba gestiones ante las autoridades de Huixtla para que se les abriera un tramo de cinco kilómetros que desemboca en el camino que transitan los habitantes de los pueblos descritos. En el año pasado se inició su apertura, para ello los pobladores tuvieron que aportar la cantidad de \$ 10,000.00 por persona, en total la comunidad aportó \$ 600,000.00 para pagar el combustible del tractor que -

se usó para abrir el camino y para pagar los salarios del chofer y su ayudante, el primero percibía un salario de \$ 700.00, el segundo \$ 300.00 - diarios.

Dicha vía de acceso se empezó a abrir el 22 de octubre de 1980 y se terminó el 15 de enero del presente año, concluida la obra se hizo innecesario el engorroso transporte del café sobre la espalda, algunos pagaban el alquiler de bestias a sus vecinos para sacar su producto hasta la carretera que comunica a las localidades ya anotadas. Pagaban \$ 80.00 y de ahí nuevamente lo transportaban a Huixtla en camión por lo cual tenían que pagar la cantidad de \$ 15.00 por cada bulto de setenta kilogramos y lo del pasaje del productor.

Los animales de carga, en estos días empezaron a ser evitadas, ya que abierto el camino empezaron a penetrar camiones de redilas. En el pueblo existen aproximadamente unos veinte caballos y mulas (febrero de 1981), los cuales utilizaban para el transporte hasta Huixtla; posiblemente este medio de transporte vaya desapareciendo, ya sea que los vendan o las conserven hasta su muerte, para no adquirir otros, ya que tienen un costo de cerca de \$ 10,000.00. Generalmente cada animal tiene un promedio de vida de un año debido a lo intenso del trabajo a que se les somete y a las enfermedades que les transmiten los moscos. Este medio de transporte está relegado a las localidades más altas donde no existen vías de acceso.

a) Ubicación e imagen de la localidad.

Este pequeño centro de población se constituyó como ejido el año de 1965, dotado de 166 hectáreas para 31 campesinos, tiene una población de 400, la mayoría son niños, aquí no hay vecindados. Las casas están demasiado dispersas y son de madera con techo de zacate, otras con lámina de cartón. Actualmente se verifica la iniciación de edificación de algunas casas de mampostería, para lo cual inclusive están aprovechando la piedra que se descubrió al abrir la carretera, piedra que los mismos pobladores rompen con marros y acarrear en carretillas, herramientas recién compradas en el mercado de Huixtla. La comunidad carece de todos los servicios y equipamientos elementales, no existe escuela primaria, los niños tienen que caminar seis kilómetros para asistir a la del pueblo de Nueva Maravilla.

b) Cultivos,

Se terminó de construir el camino el día 15 de enero (ese día se inauguró), mismo con el cual bautizaron al pueblo, comenta un informante "ahora ya tenemos por donde salir para adquirir alimentos, y con las ganancias que se obtengan del aumento de la producción se podrá mejorar el poblado". Es notable aún la siembra de granos básicos, maíz y frijol, posiblemente esa tendencia disminuya ya que la cafecultura los irá sustituyendo, para eso ya desde el año pasado algunos campesinos empezaron a introducir los pesados bultos del fertilizante para propiciar el aumento de la producción de café.

c) Actividad comercial.

Es verificable la llegada de camionetas que traen artículos producidos a partir de la ciudad, tales como: camas, estufa de gas, cunas, mesas y sillas, así como la entrada de vehículos proveniente de Belisario Domínguez que llegan a comprar café. Algunas personas están adquiriendo aparatos electrodomésticos esto es: T.V., consolas, éstos no los pueden usar debido a que no cuentan con energía eléctrica.

d) Estratificación social.

Con la entrada de medios de transporte algunas personas adquieren mercancías en la ciudad de Huixtla para uso familiar, pero también se las revenden a sus vecinos, aún no existe ningún pequeño local con carácter de comercio, pero posiblemente con el tiempo alguno de los habitantes se dedique a tal actividad. Aún no es perceptible la diferencia económica -- entre sus habitantes, con la excepción de los que están iniciando la construcción de sus casas con material de mampostería, dice un informante -- "aquí nadie está rico, todos tenemos seis hectáreas de tierra que apenas nos alcanza para ir la pasando".

e) Migración.

Según algunas personas nadie sale a trabajar a las fincas cercanas o a otra parte, todos se dedican a laborar durante todo el año en su parcela, que está en parte cultivada de maíz y frijol y algo de café. Aquí en vez de salir gente, se contratan algunos jornaleros guatemaltecos para la pizca del café, a los cuales les pagan un salario de \$ 100.00 diarios y la comida, comenta un informante "les pagamos esos porque como no hay

camino les cuesta trabajo llegar en otras partes les dan \$ 80.00 diarios" - (Nueva América y Flor de Mayo).

Como aún no se manifiesta la afluencia de avecindados, los pobladores valoran el suelo igual, tanto en la parcela como en lo que se podría considerar la mancha urbana, nadie le pone valor al ingreso de avecindados ni mucho menos precio a la tierra.

C).- Caso del Municipio de Huehuetán

a) Ubicación.

Chamulapita está a una distancia de la carretera costera de cinco - kilómetros con trescientos metros. El centro de población es integrado por personas de origen chamula, provenientes de San Cristóbal de las Casas y Comitán. Anteriormente trabajaban como acacillados en las fincas Independencia y Galicia. La localidad adquiere el carácter de ejido en el año de 1944, cuando es dotado de 699 hectáreas para 63 ejidatarios con derecho.

Chamulita cuenta con una población de 1,300 habitantes, su imagen física es agradable, con una cuadratura urbana delineada, la atraviesan - dos pequeños ríos y el relieve es poco accidentado.

En un principio sus hogares se encontraban muy dispersos y contruidos -- con material sencillo, esto es de madera cortada de los árboles del ejido y techados con palma o cartón. Tendrá aproximadamente unos diez años cuando la gente empezó a comercializar el café y el cacao y con ello a - tener dinero para comprar material e iniciar la edificación de casas de --- mampostería, ésto se facilitó con la construcción de la carretera y la en -

trada de camiones. Ahora las casas están concentradas, las mejores se ubican en la entrada del pueblo o en el centro, mientras que las de la periferia en su mayoría son de madera. Obviamente que también el valor catastral del suelo varía en relación a la cercanía con la carretera y la mancha urbana.

b) Cultivos.

Los fundadores del lugar con la euforia de haber recibido la tierra en un principio sembraron cultivos básicos, tales como: maíz, frijol, ajonjolí y tomate. Tendrá aproximadamente quince años que empezaron a sembrar café y cacao, el segundo cultivo fue el que se sembró en mayor proporción, porque requiere -según los pobladores- de menor inversión de jornales e insumos y porque todo el año produce.

Ultimamente los campesinos están siendo "motivados" por el INMECAFE y BANCRISA para que se inclinen a sembrar café, algunos de ellos siembran una o dos cuerdas de maíz y dejan otro tanto para que crezca el pasto para que sus caballos se alimenten, ya que en ellos bajan la producción (al pueblo), porque sus parcelas están a una distancia de cuatro kilómetros, aquí concentran la producción para luego trasladar parte a las bodegas del INMECAFE o BANCRISA ubicadas en Huixtla y el resto lo rematan con los acaparadores locales y los "coyotes" provenientes de Tapachula, Huehuetán y Huixtla.

c) Antecedentes de la carretera y su construcción.

Anteriormente los lugareños se conducían a Huixtla por una vereda

llamada El Hular, el traslado era sÚmamente difícil, principalmente en la -
temporada de lluvias, tenían que atravesar siete rÍos, llevaban su poca --
producción sobre las espaldas ya que no tenían los recursos económicos -
suficientes para comprar animales de carga, una vez que la producción fué
en aumento empezaron a adquirirlas.

Cuando las plantas de café y cacao empezaron a producir, hubo la
necesidad de tener que comercializar el producto, lo cual los obligó a or-
ganizarse para abrir la carretera. Antes de construirla realizaron una se--
rie de gestiones ante el Estado (1970-1976), cuando tanto se habló del pro-
grama de construcción de caminos a mano de obra, los pobladores solicita-
ron ayuda pero solamente recibieron promesas.

Los habitantes después de hacer varias gestiones ante la Federación,
con el Gobierno del Estado y la SAHOP de México, sin ningún resultado -
positivo, se vieron obligados a construirla sin ninguna ayuda oficial, al -
respecto comenta un informante "el Centro SAHOP de Tapachula tiene enco-
mendado la conservación y construcción de los caminos de la región, pero
no cumple con ello, su inoperancia nos obligó a sufragar los gastos de -
apertura y conservación de nuestra carretera".

Para que se abriera el camino los pobladores fueron dirigidos por -
una de las personas, ahora una de las más ricas del pueblo, él fué el te-
sorero de los fondos económicos que los ejidatarios acordaron aportar para
la ejecución de la obra. Aportaron aproximadamente 180 jornales todos los
padres de familia (ejidatarios y avecindados) y la cantidad de \$ 3,000.00

cada familia para con ello comprar la herramienta. En total la obra tuvo un costo aproximado de \$ 3,000.000.00 .

Asimismo, tuvieron que afrontar una serie de problemas para iniciar la obra, como la retisencia de algunos propietarios de los ranchos por -- donde atraviesa la carretera, inclusive amenazaron a las autoridades de -- Chamulapita de muerte, principalmente al dirigente de ellos. Ahora los -- rancheros están satisfechos con el paso de la carretera por sus tierras, se han revalorado considerablemente.

Cuando a los ejidatarios les faltaba por abrir solo un kilómetro, el go -- bierno del Estado les prestó un tractor para que la obra se concluyera, a los campesinos les tocó pagar el sueldo del chofer, pero en el informe -- anual de sus actividades el Gobernador del Estado _Castillo Tielmán- de -- claró que "él había mandado construir la carretera del lugar y que además aportó la cantidad de \$ 40,000.00, para los gastos de herramientas y salarios" cosa totalmente falsa ya que según afirman los pobladores, la obra fue -- sufragada con el esfuerzo del pueblo. Esta se empezó a construir a fina -- les del año de 1971 y se concluyó al año siguiente, la cual poco a poco fueron terracereando con grava y arena.

En el año de 1977, los campesinos iniciaron nuevamente una se -- rie de gestiones ante las autoridades estatales encargadas de la construc -- ción de carreteras para que la vía de acceso se pavimente. Recibieron -- respuesta en el año de 1978, en el documento textualmente se lee "por el momento no es posible acceder a su petición, en virtud del alto costo de

la ejecución y el reducido tránsito existente en esa vía de comunicación".

Ante la insistencia de los pobladores, el Gobernador del Estado les contesta ese mismo año (1978) que el costo total de la pavimentación sería "... de más de dos millones de pesos", a ello los lugareños argumentan que el costo puede reducirse porque el material de construcción está muy cerca, hay varios ríos de los cuales se extraería el material (arena, grava). En otro oficio los ejidatarios escriben al gobernador que si bien por el momento no es factible que 500 vehículos transiten del diario, pero cuando menos ocho camiones de carga transitan diariamente. Y en temporada de cosecha entran y salen gran cantidad de camiones provenientes de otros lugares que sacan la producción y enumeran los diversos cultivos que se producen y la factibilidad de que con la carretera pavimentada se aumente la producción.

Por otro lado, especifican en el mismo documento que la comunidad tiene depositado en el banco de Huixtla la cantidad de ----- "\$ 200,000.00 ahorrados [por el pueblo] para destinarlos a la pavimentación de la carretera y además señalan que los propietarios de los ranchos por donde atraviesa la carretera están en la mejor disposición de aportar más de \$ 300.00 por hectárea", con tal de que el gobierno los auxilie en la pavimentación.

Sumando la aportación de la comunidad y la de los rancheros bien se cumple con el requisito que se exige para que se les pavimente su vía de acceso, el Estado no accede a ello porque así se ahorra recursos

económicos, al respecto señala un informante "en el mes de abril del presente año (1981) recibimos otra contestación del gobernador, en la que insiste que debido al alto costo no es factible pavimentarla, ello se realizará cuando se aumente la producción y cuando menos entren y salgan del diario quinientos carros cargados de producción".

Podemos encontrar al paso de la carretera una cadena de metal que solo es quitada cuando los conductores de los transportes pagan la cantidad de \$ 20.00, todo vehículo debe pagarlos. Esas cuotas se utilizan para el mantenimiento a la vía de acceso, en otros términos, con ese dinero se paga el acarreo de arena y grava, se quita la tierra que cae provocado por los derrumbes, principalmente en la temporada de lluvias que es cuando más se deteriora el camino. La comunidad cobra esa cuota a los transportistas porque opinan que no es justo que personas que no cooperaron en la construcción del camino se beneficien del esfuerzo realizado por el pueblo.

d) Imagen física de la localidad.

Actualmente Chamulapita cuenta con algunos servicios públicos que han sido introducidos en los últimos años, de alguna manera inducidos por la existencia de la vía de comunicación. En el año de 1974 se introdujo la energía eléctrica, en 1976 la escuela primaria prefabricada, en 1977 se extiende la red de agua potable, la clínica COPLAMAR se instala en diciembre del año pasado, la tienda CONASUPO en el año de 1980, una bodega receptora del cacao en el año de 1976, una tortillería eléctrica en 1979. -

Con ello no queremos decir que sin carretera no se hubieran podido introducir, sino que la vía de acceso lo facilita, por ejemplo en el caso de la energía eléctrica los postes están parados en torno a la carretera con el propósito de corregir algún desperfecto, los técnicos con mayor versatilidad podrán detectarlos y corregirlos. La vía de acceso permite la entrada y salida de la producción, tenemos el caso de Tuzantán que tuvieron que comprar una casa en Huixtla por no existir una vía de acceso que permitiera la entrada a compradores con sus camiones.

e) Actividad comercial.

La actividad comercial del pueblo se realiza con Huixtla, - - - ciudad que lo absorbe económicamente, la cual se encuentra a una distancia de 18 kilómetros. En Chamulapita existe un camión de pasajeros que sale en la madrugada y regresa a las dos de la tarde, la facilidad y comodidad en el transporte personal y de mercancías a propiciado el desarrollo de la fruticultura, en particular el chicozapote, mango, aguacate, plátano, verduras, etc. parte es comercializada por los mismos productores en Huixtla y otra parte es adquirida por los agiotistas, éstos empezaron hacerse presentes con mayor frecuencia después de la apertura de la carretera.

En el tiempo que permanecemos en dicha localidad, nos percatamos de la llegada de "coyotes" que compran el kilogramo de banano a un peso con cincuenta centavos, mientras éstos lo revenden en Huixtla a ---- \$ 4.00, la llegada de intermediarios se acentúa en la temporada de cosecha del café y cacao, muchos campesinos desde antes de levantar el pro-

ducto ya tienen comprometida toda o parte de su producción, los "coyotes" les proporcionan préstamos para cubrir algún compromiso imprevisto como - muerte de algún familiar, enfermedad, casamiento, etc. prestan dinero con una tasa de interés del 10% y el productor paga con especie o con dinero obtenido a través del jornal recibido por la venta de su fuerza de trabajo. Sobre lo anterior un informante agrega "la apertura del camino ha benefi-- ciado a los habitantes y también a las personas que llegan a comprarnos - la producción".

Aquí llegan camionetas a vender artículos procesados como es el - caso de: helados, sabritas, cervezas marca corona, refrescos, etc. Al - gunas personas han adquirido aparatos electrodomésticos: estufas de gas, unos cuantos refrigeradores, radios que traen a vender guatemaltecos, lle- garon a venderles veinte bombas para fumigar el cacao, pero resulta que - la primera ocasión que fueron utilizadas se descompusieron, para ello man- daron a traer a los técnicos de Tapachula, pero éstos no pudieron arreglar las, ahí las tienen amontonadas. Cada fumigadora tuvo un costo de -- - \$ 5,000.00, algunos campesinos para poder comprarla se vieron en la ne - cesidad de solicitar un préstamo con alguna persona de su confianza o bien con los comerciantes que son los más pudientes económicamente.

f) Cambios después de la carretera.

Abierta la carretera en forma paulatina se empezó a mani - festar una serie de cambios, entre ellos el aumento de la superficie de - los cultivos comerciales, en la actualidad el área del cacao es aproxima -

damente de 250 hectáreas mientras que la superficie del café está tendiendo a aumentar en forma constante, se está perfilando a ser el cultivo predominante en el ejido, señala un informante "con la construcción de la carretera se ha hecho aumentar en un 60% la producción del café".

Del ejido salen cada temporada de cosecha aproximadamente doscientas toneladas de café, producción que en su mayoría se canaliza a Huixtla y el resto es adquirido por los acaparadores tanto de Tapachula y de Huehuetán, pero en el caso de la producción del cacao la mayoría se canaliza a Huixtla.

En el año de 1979, las personas que tienen medios de transporte empezaron a adquirir fertilizante, herbicidas; ahora la adquisición se está generalizando. Un ejidatario comenta "tengo cuatro años de haber llegado aquí, me dieron parcela. Yo trabajé en varias fincas de alemanes y aprendí sus técnicas. A la mata de café le pongo las hojas secas y los troncos viejos a un lado, lo desombro adecuadamente y me da la misma cantidad de producto que los demás que le aplican abono químico, también utilizó la pulpa del café encalada y cuando a mí el INMECAFE me proporciona el abono lo que hago es venderlo a mis compañeros".

Antes de la apertura de la carretera no existían pequeños comercios, éstos se fueron instalando a la entrada del pueblo y en la calle principal después de abierta la carretera, entre ellos el que está a la entrada del pueblo que pertenece a la persona que más se interesó en la construcción de la carretera, él antes de que se construyera vendía algunos artículos -

de consumo de primera necesidad, abierta la carretera amplió su pequeño - comercio que ha visto aumentar el volumen de sus ventas, otras personas se inician en la misma actividad, algunas de ellas han adquirido camiones de carga en los cuales sacan la producción y traen mercancías de las ciu - dades.

Estos pequeños comerciantes son también acaparadores de parte de la producción del lugar, definitivamente la apertura de la carretera favore - ció la iniciación y prosperidad de algunos comerciantes en pequeño. Es - - tos dan más caro los productos de consumo, por eso las personas que tienen oportunidad de salir a Huixtla ahí los adquieren.

g) Estratificación social.

Los ahora comerciantes fueron los que desde un principio supieron capitalizar la oportunidad que presentó la vía de acceso, son los que inte - gran el estrato social más alto de la comunidad, uno de ellos tiene tres - camiones de carga, los cuales utiliza para transportar productos agrícolas en toda época del año tanto en la región como de otras partes del Estado de Chiapas.

Mientras que el estrato medio se podría decir que lo integran la - mayoría de los ejidatarios y el inferior los avecindados que son el sector más numeroso, la llegada de éstos se incrementó después de la construc - ción de la carretera, venían de visita y les gustó el lugar, de aquí se -- pueden transportar a la ciudad de Huixtla para trabajar. Los avecindados para radicarse tienen que pagar una cuota de \$ 200.00 a las autoridades -

del ejido, quienes les proporcionan un lote de veinticinco metros de frente por cincuenta de largo para que construyan sus hogares.

h) Migración.

Los avecindados, generalmente los mayores de edad trabajan como jornaleros en las parcelas de los ejidatarios mejor acomodados, éstos les pagan un salario de \$ 100.00 diarios, los hijos de los avecindados y de los ejidatarios combinan la actividad del campo (jornaleros) y la de albañiles, carpinteros, macheteros, etc.

Con la instalación del ingenio azucarero en Huixtla, salen a trabajar a él unas cuarenta personas, se trasladan en la camioneta de un comerciante, el pasaje corre a cuenta de la empresa. Los trabajadores perciben un salario de \$ 175.00 diarios, éstos se animan a migrar ya que van y vienen en el mismo día, ello sin duda reduce el costo Psicológico que implica el abandonar la familia por un tiempo más largo.

En sí el crecimiento natural de la población, la escases de tierra y la vía de acceso propicia una mayor movilidad a las ciudades de Tapachula, Huixtla, Huehuetán y a otras partes más retiradas para buscar empleo o realizar estudios, aquí una persona inclusive se ha atrevido a salir a trabajar hasta Sinaloa, él comenta "trabajé en el corte del jitomate y el melón, ahí no hay tanto banco y comercio como en Tapachula y Huixtla".

D).- Caso del Municipio de Tapachula.

a) Ubicación e historia.

El Ejido Alvaro Obregón, de la jurisdicción del Municipio de Tapachula, se localiza a una distancia de la carretera costera de mil quinientos metros, está de paso para conducirse hacia el municipio de Mazatán, al cual existe una distancia de doce kilómetros. El ejido tuvo su nacimiento a partir del año de 1908 con el tendido de la vía del ferrocarril Panamericano, se instala en el lugar una terminal originalmente conocida como estación de Mazatán, los primeros colonizadores que se asentaron en torno a ello le llamaron el Chorizo porque se construyeron al margen de la vía férrea tres galeras de madera en hilera.

Más tarde lo bautizaron con el nombre de San Antonio Pacayal, la estación dejó de ser únicamente lugar de embarque de banano, ganado y otros productos explotados en los municipios de Tapachula y Mazatán, para conformarse en un pequeño centro de población, con una imagen urbana inclusive mejor que la del ejido Buenos Aires que es mayor en extensión territorial y produce grandes cantidades de algodón.

Alvaro Obregón se formó en tierras pertenecientes a un latifundista llamado Roberto Palacios, que las tenía cultivadas de plátano y gran parte las utilizaba para el pastoreo de ganado. A las personas que se establecieron en torno a la vía férrea, les prestaba tierras a medias (una o dos hectáreas) para que sembraran maíz y frijol.

Los habitantes gestionaron la dotación de parte de esas tierras an-

te el Estado, éste al corroborar que efectivamente el terrateniente poseía - gran extensión de tierra sin título de propiedad, determinó dotarles de 1810 hectáreas en forma definitiva en el año de 1931, fueron proporcionadas a 181 ejidatarios a los cuales les corresponden diez hectáreas por persona.- De hecho la mayoría de las tierras son planas y fértiles, en ellas se produce toda clase de cultivos con la excepción del café.

b) Cultivos.

En un principio los campesinos cultivaban frijol, maíz y ajonjolí, - éste último en poca escala, a mediados de los años cincuenta (1955) se empieza a cambiar el uso del suelo, se inicia el cultivo del algodón, producción que se concentra en Tapachula. El cultivo tuvo un auge muy importante cuando el Banco Longoria empezó a financiarlos con créditos refaccionarios y avíos en el año de 1961. Entre los años de 1964-1965 se empieza a manifestar la tendencia a incrementar el uso de la maquinaria agrícola (tractores, camiones, sembradoras, alambre de púa, etc.).

El paso del "caballo de hierro" por este lugar propició el inicio -- del cultivo del banano, explotado a una distancia, económicamente conveniente de la vía, por él se transportaba el producto, el cual declina en la década de los cincuenta. Ello según informan porque lo afectó bastante -- una plaga, y su explotación resultó incosteable, requería de mucha inversión y la utilidad era mínima. Hace unos cinco años nuevamente el cultivo del banano se ha venido ensanchando, actualmente es el cultivo dominante del ejido, sustituyó en importancia al algodón. El área que se des_

tina para su cultivo es arriba de quinientas hectáreas, controladas por una compañía trasnacional (Fruit Company) que paga una cantidad de \$ 8,000.00 mensuales a cada ejidatario por concepto de renta de sus diez hectáreas.- Y cada seis meses la empresa les dá \$ 24,000.00, en total a cada campesino recibe \$ 142,000.00 al año.

La empresa comercializa el banano al interior de la República, en los Estados de Monterrey, Guadalajara, México, etc., asimismo, lo exporta a países europeos. El transporte de éste lo realiza a través de camiones de 15 toneladas o en trailers, nunca utilizan el ferrocarril, ya que -- por su lentitud provocaría que el producto se madure perentoriamente. --- Aproximadamente sacan del lugar unos 30,000 kilogramos diarios.

Mientras otros ejidatarios y pequeños propietarios que cultivan el plátano en poca escala, y que no tienen medios de transporte ni los contactos para comercializarlo, lo que hacen es venderlo a los acaparadores que tienen vehículos en el ejido o a los "coyotes" provenientes de la ciudad de Tapachula; mientras la producción de algodón es acaparada por empresarios extranjeros que tienen sus despepitadoras cerca de Tapachula, las empresas son: el Banco Longoria, Cleyton, Rancel y Algodonera Azteca.

c) Sus vías de comunicación.

Cuando aún no se construía la carretera costera, los campesinos transportaban la producción por el ferrocarril o en carretas y a lomo de -- bestias hacia Tapachula. Una vez abierta la carretera costera llevaban la producción en torno a ella, para de ahí transportarla en camión a la ciudad

mencionada para entregarla a los acaparadores.

Los ejidatarios solicitan conjuntamente con los pobladores de Ma zatán la introducción de la carretera, ya que el camino que desemboca a la carretera costera conocido como la desviación dificultaba el traslado de la producción. Con la apertura de la carretera costera se empezó a dejar de utilizar el ferrocarril por su lentitud y su irregularidad, de ahí la necesidad de construir la desviación. Para ello los campesinos de Alvaro Obre gón aportaron cierta cantidad de dinero, grava y arena, la SAHOP aportó el resto del costo de la obra, la cual primero terracerearon el año de 1968 y en el año de 1973 se pavimentó.

d) Efectos de la carretera.

El impacto de esta comunicación es claramente perceptible para el conjunto de la base productiva, la producción se incrementó en un 60% -- aproximadamente --según los ejidatarios--, se empieza a manifestar una tendencia general a incrementar el uso de insumos industriales (fertilizantes, maquinaria, herramienta, etc.).

La pavimentación de la desviación significó un mejoramiento notable en la comunicación, empezaron a transitar diariamente vehículos de carga y de pasajeros en forma regular. En donde hacen parada los camiones de pasajeros de la Línea Cingarroa se abrió un pequeño comercio, últimamente se han instalado juguerías y refresquerías, se fomentó la multiplicación de los expendios de cerveza, se incrementa la actividad comercial con la cabecera municipal, que absorbe la producción del ejido.

Después de la apertura de la vía de acceso, gradualmente van surgiendo algunas personas que se dedican al acaparamiento de la producción y a cultivar en tierras rentadas, éstos son aproximadamente nueve personas que poseen los medios de transporte y son las mejor acomodadas económicamente.

La vía de acceso no sólo los ayudó a mejorar la actividad comercial sino que, también favoreció la llegada de la mayoría de las sectas religiosas que proliferan en la región.

e) Migración.

En Alvaro Obregón se da un alto índice de inmigración, aquí llegan muchas personas a radicarse. Estas del diario se trasladan a Tapachula a trabajar, el costo del pasaje es de \$ 12.00, viven aquí porque la renta de la vivienda y la carestía de la vida es menor. Estas pagan un ingreso a las autoridades de \$ 7,000.00, actualmente hay arriba de 5,000 habitantes en su mayoría son avecindados. La gente joven es la que migra con mayor facilidad, se traslada a la ciudad de México y Puebla a donde se radican en forma definitiva y sólo llegan de visita en forma esporádica.

f) Valor del suelo.

Aunque las tierras son ejidales aflora en forma abierta la comercialización de la tierra, aquí se asienta mucha gente de Tapachula, el lote lo adquieren a un precio de \$ 40,000.00 en el centro, mientras que en las orillas del pueblo se cotiza entre veinte mil y treinta mil pesos. De los centros de población que visitamos éste es el lugar donde verdadera-

mente la aportación para radicarse como vecindado tiene el precio más alto (\$7,000.00), mientras que en las otras, la cuota para ingresar como tales es de \$ 200.00. En Alvaro Obregón antes de la apertura de la carretera el ingreso como vecindado tenía un costo de \$ 500.00, ahora el precio es más alto, ello influido por la cercanía con la ciudad más importante del Soconusco (Tapachula), e ahí la gran disparidad.

g) Desarrollo urbano.

Después de la pavimentación de la carretera se empieza a dar una transformación física del pueblo, se manifiesta una concentración de las casas, pero edificándolas con material de mampostería. La localidad tiene una cuadratura urbana delineada, cuenta con cierto equipamiento y servicios públicos (inclusive mejor que los del ejido Buenos Aires a pesar de ser más pequeño en cuanto a la extensión de tierras), tales como: un parque público que se construyó en el año de 1976, en 1963 se introduce la energía eléctrica, la escuela primaria en 1961 y la escuela secundaria en 1977 ambas prefabricadas, introducidas después de la carretera.

La localidad empieza a padecer los problemas que aquejan a los centros urbanos: la delincuencia; un informante comenta "la carretera trajo influencia moral y económica, pero también con ésta se facilitó la llegada de maleantes, porque el progreso trae esas alimañas, antes se podía dormir con las puertas abiertas, ahora eso no es posible ya que hasta de día llegan bandas de Tapachula a robar".

E).- Caso del Municipio de Mazatán

a) Características .

Dentro de las nuevas áreas que se abrieron al cultivo del algodón a mediados de los años cincuenta se encuentra la región del Soconusco. - Aquí se destinan parte de las mejores tierras para su cultivo, y así se diversifica el sector exportador, producto que en su mayor parte se canaliza al mercado externo.

La explotación de la cafecultura por los alemanes no es única, - sino que, también tienen cierta participación en el cultivo del algodón, - canalizaron parte de su capital a la zona costera, inversionistas que van siendo desplazados por el capital financiero a finales de los años setentas, capital que controla (cuando menos en el municipio de Mazatán) la - comercialización del algodón.

El producto mencionado lo empiezan a explotar los inversionistas - agrícolas de la región, con lo cual reinician el proceso de concentración de tierras aptas para ese cultivo de interés para la industria textil, - ello significó el desplazamiento de los cultivos tradicionales, Helbig señala:

nuevamente fueron los alemanes, cafecultores con inversiones y actividades de cultivo mancomunado, (los finqueros Kahley y Edelmann), quienes con una energía encomiable, se han dedicado al cultivo del algodón como planta para el futuro de la llanura de la costa. Muy recientemente, en años posteriores a 1950, dieron comienzo a este cultivo sobre extensas áreas dedicadas anteriormente - al banano.(2)

(2) Helbig, op. cit., p. 22.

b) Cultivos.

Parte de esas tierras son las del municipio de Mazatán, suelo de inmejorable calidad, sus características permiten el desarrollo del algodón. Son praderas que anteriormente se destinaban a la actividad ganadera, al cultivo del maíz, frijol, ajonjolí y otros. Estos progresivamente fueron subordinados al algodón. Este cambio del uso del suelo se inscribe dentro de la política de satisfacción de la demanda industrial, ello ha dado lugar a que la actual producción esté controlada (a partir de 1958) por el capital financiero (Banco Longoria, Cleyton, Rancel, Algodonera Azteca, etc.).

Inicialmente este cultivo se circunscribía en terrenos de propiedad privada, progresivamente y continuamente se va extendiendo en las tierras ejidales, ello propició la extensión del área de su cultivo. Al respecto Suárez apunta "la superficie cultivada del algodón a partir de 1975, hizo necesario traer una mayor cantidad de mano de obra, contratando directamente en Oaxaca a los trabajadores". (3)

c) Ubicación de Buenos Aires.

Ahora bien, de la carretera costera se haya una desviación que conduce al municipio de Mazatán, al cual existe una distancia de 12 kilómetros, carretera que se pavimentó en el año de 1973. Antes de llegar a Mazatán se encuentra un ramal de terracería que se orienta al ejido de Buenos Aires, que es el "de mayor extensión del Municipio, cuenta con

(3) Suárez, Cortés, Blanca, La Explotación del Migrante Guatemalteco y sus efectos en el Desplazamiento de mano de obra Nacional, informe de prácticas de Campo. Depto. de Antropología Social, UAM. p. 3.

3,720 hectáreas de las cuales 2,490 se encuentran sembradas de algodón". (4)

A pesar de que los mismos pobladores se quejan de la baja especificación del camino, éste y el que conduce al Ejido de Aquiles Serdán y López Mateos pueden considerarse de mejor calidad que los descritos del mismo tipo, ya que en principio se encuentran en tierras planas, sin tanta curva y bien puede darse con holgura una circulación en doble sentido, sin embargo en temporada de lluvia son deteriorados por la constante circulación de pesados camiones y tractores de gran tonelaje

d) Imagen Física.

Buenos Aires es habitado por personas -en su mayoría- provenientes de la cabecera municipal. El centro de población de facto se constituye en el año de 1946, cuando oficialmente obtiene la resolución presidencial. Dichas tierras fueron desmontadas para desarrollar la ganadería en poca escala y los cultivos de maíz, frijol y ajonjolí. También para edificar sus casas de madera con techo de palma que era demasiado abundante, con esto la fauna silvestre (venado, tigrillo, armadillo, etc.) desaparece.

Una vez que se empezó a cultivar el algodón y a comercializarlo, con el dinero obtenido algunas personas empezaron a edificar las primeras casas de mampostería, principalmente las que están circunscritas en lo que podría considerarse el centro de la localidad. En cambio las de la periferia en su mayoría son del material tradicional; hogares que no están

(4) Ibid., p. 2.

demasiado concentrados. El pueblo presenta cierta cuadratura urbana, pero carece del equipamiento necesario, a pesar de su importancia como productor de algodón, solo cuenta con una escuela primaria y energía eléctrica.

e) Su vía de comunicación y sus efectos.

Anteriormente los campesinos transportaban la producción a Tapachula en carretas tiradas por bueyes, las cuales circulaban por una brecha - hecha por el paso de esos transportes. Debido a la implantación del algodón se hizo necesario una mejor vía de comunicación, para ello se organizó un comité encargado de recaudar recursos económicos para esa empresa. En el año de 1978, ya el monto de producción se había incrementado, señala un informante "cuando se introdujo la carretera se dió un aumento de la producción aproximadamente de un 50%, si antes se sembraban tres hectáreas de algodón, después de abierto el camino se duplicó". La mejora de la vía de acceso facilitó notablemente la circulación de vehículos que movilizan la producción a la principal ciudad del Soconusco (Tapachula), que se encuentra a una distancia de 15 kilómetros, ahí están instalados (al margen de la carretera que conduce a Puerto Madero y en torno a la vía férrea), los beneficios para desemillar y comprimir el producto en pacas, para luego embarcarlo al mercado externo y por ferrocarril y carretera al mercado interno.

De Buenos Aires a la carretera pavimentada existe una distancia de cuatro kilómetros. Actualmente funciona un patronado pro-carreteras que -

tiene encomendado su mantenimiento, ellos han realizado gestiones para su pavimentación ante la SAHOP de Tapachula, del Estado y de México con respuesta negativa, les argumentan que ello no es posible debido al alto costo de la obra y que además el tramo es muy corto; les recomiendan que ellos mismos la deberfan pavimentar. El presupuesto para su pavimentación según el Presidente del Patronato es de \$ 1,032,800.00.

Los habitantes están de acuerdo que es sumamente indispensable pavimentar la vía de acceso, ya que permitiría la versátil entrada y salida de vehículos que transporten el producto y a los pasajeros. Tanto ejidatarios como avecindados cooperan para el mantenimiento de la carretera con igual cantidad (\$ 100.00), a pesar de que los segundos no cuentan con tierra, Mientras existen ejidatarios que siembran grandes extensiones de tierra de algodón, los cuales sería justo que cooperaran de acuerdo a sus posibilidades económicas. Tal situación ha provocado la inconformidad de los avecindados y ejidatarios pobres que argumentan que los que deberfan solventar los gastos para el mantenimiento de la carretera son los quince ejidatarios mejor acomodados del lugar, que mancomunadamente con los "coyotes" provenientes de Tapachula y la línea de autobuses de pasajeros son quienes con sus vehículos deterioran la carretera.

f) Estratificación Social y los Beneficiados de la Carretera.

Ahora bien, el pequeño grupo de personas más próspero del lugar son parte del sector que más se beneficia con la carretera, ya que poseen camiones de carga para sacar la producción y pasear. Estos se

fueron enriqueciendo mediante la actividad de intermediarios y rentando tierras, algunos de ellos llegan a sembrar cada año hasta 100 hectáreas de algodón, sobre esto comenta un informante "aquí la culpa de que el "coyotismo" y el rentismo de la tierra exista la tiene el comisariado ejidal, porque lo solapa y no gestiona los créditos con eficiencia, ello ha dado lugar a que la mayoría de los ejidatarios caigamos en sus manos, pero en última instancia, éstos no tienen la culpa, sino nosotros, porque cuando necesitamos dinero recurrimos a ellos voluntariamente".

Los ejidatarios más prósperos de la localidad, son los propietarios de los vehículos y de los tractores, los cuales maquilan a los que carecen de ellos, éste pequeño grupo integra el estrato social superior del pueblo, obviamente que a éstos les interesa que la carretera se asfalte, pero aún así, no quieren cooperar de acuerdo a su capacidad económica, sino que desean que el costo de la obra se realice a cuenta de la mayoría de la población.

Además de ella, conjuntamente los "coyotes" provenientes de Tapachula que arriban con sus vehículos de carga para sacar parte del algodón que es pagado muy por debajo de su valor real a los campesinos, y la línea de autobuses de pasajeros Cíngarroa, son quienes realmente utilizan la carretera y la deterioran al paso de sus vehículos. La empresa camionera protestó enérgicamente cuando la comunidad adquirió un camión de ruidas para transportarse hasta el entronque de la carretera pavimentada, los empresarios argumentaban que tenían la concesión exclusiva de la ruta,

y la competencia ponfa a la lfnea en desventaja, debido a eso los ejidatarios se vieron obligados a vender su unidad. Dicha empresa constantemente -casi cada mes- les incrementa el costo del transporte.

La lfnea dá un servicio irregular y el alto costo del pasaje hace - que muchos avecindados y algunos hijos de ejidatarios caminen largas distancias para vender su fuerza de trabajo, por ahorrarse el pasaje o por - que no tienen dinero transitan sobre el polvoso camino, al respecto un informante señala "los pobres nos tenemos que exponer a las enfermedades pulmonares provocadas por el polvo que levantan los camiones que transportan el algod3n". Mucha gente transita el camino pedregoso y polvoso sin zapatos, cuando llueve 3ste se torna intransitable para la gente humilde, sin embargo señala un informante "tenemos que pasar por 3l para ir a buscar trabajo; tambi3n como no tenemos camiones para transportar - nuestro producto (mafz) tenemos que pagar flete, y los que no consiguen para pagarlo van sacando su producci3n poco a poco sobre sus espaldas; ello dá lugar a que el mafz se exponga a que la plaga de ratas se lo vaya comiendo".

Plaga que causa verdaderos estragos, ya que acaba con la mayora de su producto, al respecto señala un informante, "estos animales se han multiplicado por el exceso de tierras destinadas al cultivo del algod3n". Las ratas perjudican a los avecindados que siembran mafz en tierras rentadas, ello a3n sabiendo de antemano que su cultivo se expondrá a eso.

Las personas sin acceso a la tierra pagan de renta por hectárea entre \$ 1,500.00 a \$ 2,000.00 para sembrar maíz, actividad complementaria. De la producción obtenida el 75% la venden a los ejidatarios más prósperos del lugar, y el resto lo consumen. Los avecindados subsisten del salario que perciben como jornaleros en temporada de pizca de algodón en las tierras de los ejidatarios mejor acomodados del lugar, los cuales les pagan un salario de \$ 80.00 diarios, en los meses de septiembre salen en busca de trabajo a Huixtla o Tapachula, a donde llegan a percibir un sueldo de \$ 100.00 a \$ 200.00 por día. En sí la situación económica de los avecindados y de la mayoría de los ejidatarios es bastante inestable por la gran dependencia en que los mantienen el monocultivo del algodón.

Ubicación del Ejido Aquiles Serdán.

Aquiles Serdán se encuentra a una distancia de siete kilómetros del entronque de la carretera pavimentada que conduce a Mazatán. La localidad se forma en el año de 1939, tiene una extensión de 1,085 hectáreas distribuidas entre 46 campesinos, a cada uno le corresponde una parcela de 20 hectáreas.

La comunidad tiene una población de 1,200 habitantes, los cuales viven en su mayoría en casas construidas de madera con techo de palma. Solo en el centro se encuentran algunas casas de mampostería, el material lo traen de Tapachula. Estas se empiezan a construir después del año de 1975, cuando se da el incremento de la producción del algodón. La localidad cuenta con mejor equipamiento y servicios públicos inclusive que el

anterior ejido descrito, existe una escuela primaria nueva, una telesecundaria, agua potable, parque, energía eléctrica. Servicios que se introdujeron -según informan- después de construir la carretera, ya que se necesitó de transportar el equipo y material.

b) Cultivos.

En un principio cultivaban maíz, frijol y ajonjolí, es a partir del año de 1972 cuando se inicia la siembra del algodón, ahora es el cultivo predominante. Algunos ejidatarios alquilan parte de sus tierras tanto a -avecindados como a los ejidatarios más prósperos. Los primeros rentan una o dos hectáreas a un precio de \$ 2,000.00 cada una, en ellas siembran maíz, de la producción una parte la destinan al consumo familiar y la mayor parte cae en manos de "coyotes" provenientes de Tapachula, señala -un informante "la CONASUPO compra el maíz a un precio de \$ 4,500.00 -la tonelada, pero pone muchos pretextos: que no esté húmedo, que no lleve tamo, olote y además se queda con el maíz que sacan de cada buto para analizar que no tenga esas impurezas. Mientras que el "coyote" no pone ningún pretexto, se lo lleva tal y como está", por eso a ellos -se lo venden, de esa forma se evitan los requisitos que pone dicha Institución, así se ahorran tiempo y dinero por concepto de transporte para irlo a entregar a los almacenes de Tapachula. Mientras que los ejidatarios mejor acomodados rentan tierra para sembrar algodón, por lo cual pagan la cantidad de \$ 4,000.00 por hectárea.

El cambio del uso del suelo (cultivos básicos por el algodón) se -

empezó a operar después de la apertura del camino, ya que pudieron introducirse los camiones que traen el fertilizante para el cultivo del algodón y transportarlo a las despepitadoras, al respecto un informante señala "antes de la introducción de la carretera cuando mucho unas diez personas cultivaban algunas cuerdas de algodón, ya abierta la carretera la gente aumentó el área del cultivo", la producción se pudo trasladar a la ciudad mencionada, misma con la que se realiza toda actividad comercial.

c) La construcción de la carretera y sus efectos.

Anteriormente el transporte se realizaba caminando o en algunas carretas tiradas por bueyes, debido a esa dificultad, los campesinos se organizaron para abrir la carretera de terracería que entronca con la pavimentada que va por Mazatán, se abrió en el año de 1975, Sobre ello un informante comenta "era necesario contar con la carretera porque se nos dificultaba la salida en caso de alguna enfermedad, para comprar artículos de primera necesidad", la comunicación se hacía engorrosa, principalmente en temporada de lluvia, ahora el transporte del producto se hace más rápido.

Para la construcción de la carretera cooperaron 130 personas, las que en conjunto aportaron la cantidad de \$ 100,000.00, con la cual se pagó tanto la maquila del tractor que abrió la brecha como el acarreo de grava y arena. Todos los habitantes aportaron fuerza de trabajo, cada uno aportó 15 días de trabajo. Para tal empresa también se invitó a los propietarios de los ranchos por donde pasa la carretera, ellos aceptaron que

se abriera y quedaron en aportar cierta cantidad de dinero, pero según un informante "los rancheros aceptaron cooperar pero no lo hicieron y al final nos reclamaban perjuicios, querían que les pagáramos las plantas que se habían tirado, cosa a la que no accedimos". Los finqueros de sobremanera resultaron beneficiados con la vía de acceso, que ya han mejorado la producción tanto de algodón como de la ganadería y asimismo se facilitó la penetración de agiotistas que se internan a comprar lo que producen las localidades por las que atraviesa este camino.

Con la apertura de la carretera entró en circulación una línea de autobuses de pasajeros, la cual penetra hasta el próximo ejido de López Mateos. El tránsito de autobuses de pasaje ha dado lugar a que las personas viajen hasta Tapachula a comprar los artículos de primera necesidad y asimismo se ha estimulado la compra de mercancías, tales como: T.V., refrigeradores, consolas, etc. Se ha fomentado el comercio ambulante, diariamente circulan camiones repartidores de cerveza de varias marcas, bebida que se ingiere en este lugar en grandes cantidades.

A finales del año pasado (1980) la vía de acceso fue mejorada desde el entronque de la carretera que conduce a Mazatán, hasta el Ejido López Mateos por PEMEX, lo cual ha permitido el tránsito más fúido de vehículos que introducen equipo pesado; y la rapidez del transporte de personas y de la producción. Cambios importantes se vienen propiciando a raíz del descubrimiento de petróleo en el próximo ejido. Uno de esos fenómenos es la especulación del suelo, éste se empezó a cotizar a un precio más alto en torno a la carretera y en el centro del pueblo, por ejemplo una --

persona pide por un lote de 25 x 50 m. la cantidad de \$ 50,000.00, fracción de terreno que en años anteriores adquirió a un precio de \$ 3,000.00. Otra persona vendió una parte de su sitio 10 x 15 m. a un precio de --- \$ 7,000.00 para hacer una pequeña casa, también en torno a la carretera se instaló una carnicería, producto que consumen los técnicos de PEMEX que llegan a comer aquí. Se empieza a especular con el valor del suelo debido a el inminente auge del petróleo que se avecina, ello sin duda repercutirá económica, política y cultural en este pueblo que está muy próximo al de López Mateos.

- Ejido López Mateos -

A dos kilómetros del pueblo antes mencionado, se localiza López Mateos, perteneciente a la jurisdicción del Municipio de Mazatán, el cual se formó en el año de 1975. Cuenta con 231 hectáreas que son usufructuadas por 79 campesinos, a cada uno le corresponde una parcela de seis hectáreas. Son tierras en su mayoría inundables, debido a sus características, la mayor parte de ellas se destinan al cultivo del plátano. Siembran algo de maíz, frijol y ajonjolí en las partes no inundables, tal condición del suelo obliga a la mayoría de los campesinos a salir a buscar empleo para así allegarse los medios de subsistencia, trabajan como jornaleros en los ejidos circunvecinos pizcando algodón, asimismo, migran en busca de trabajo a Huixtla o a Tapachula.

a) Su vía de comunicación.

El tramo de carretera de dos kilómetros comprendido entre la locali

lidad y Aquiles Serdán, fue construido por los pobladores en el año de 1976, cada persona aportó \$ 1,500.00 y cerca de un mes de trabajo, en total la comunidad cooperó con \$ 137,700.00. Actualmente la carretera es utilizada y mejorada por PEMEX, empresa que trae la maquinaria y equipo necesarios para iniciar la perforación de pozos. Dicha vía de acceso, una vez que se empieza a sacar el líquido, se va a pavimentar y a ampliar de corrido hasta Puerto Madero, por donde saldrá el petróleo al extranjero, situación que sin duda propiciará en esta pequeña localidad y en las próximas, serios desajustes económicos, políticos y sociales.

A pesar de que algunas personas resultaron perjudicadas con - - - el reacondicionamiento de la carretera, les tumbaron algunas matas de plátano, le reclamaron a la empresa y ésta accedió a pagar cada mata a razón de \$ 120.00. Las personas están de acuerdo que se ha mejorado substancialmente la comunicación, el intercambio de productos y el aumento de las relaciones sociales con el resto de los centros de la población de la región. Es notable el arribo de agiotistas que acaparan el plátano, al respecto señala un informante "llegan los "coyotes" quienes nos compran el plátano barato, se los vendemos porque nosotros no sabemos comercializarlo, en cambio ellos ya saben a quien vendérselo".

b) Migración.

Buena parte de los habitantes poseen bicicleta, en las cuales se trasladan a los poblados cercanos para buscar trabajo, aquí no hay en que ocuparse, la mayoría de las tierras están cultivadas de plátano dicho cul-

tivo requiere de poca mano de obra, plantas que desde hace cinco años - que empezaron a producir. La población en sí es pobre, ello se refleja - en la calidad de la vivienda, todas son de madera. La localidad carece de todos los servicios públicos y equipamiento, con la excepción de la - escuela primaria de madera en la que se imparte hasta el tercer grado, pe- ro los habitantes esperan que al iniciarse la succión del petróleo la loca- lidad empezará a mejorar su imagen. De hecho ya se empieza a manifes- tar la afluencia de personas que quieren establecer negocios para vender entre los trabajadores de PEMEX. La próxima explotación del petróleo ha propiciado que se empiece a especular con el valor del suelo.

F).- Caso del Municipio El Porvenir.

a) Ubicación y características.

En cuanto a los centros de población ubicados en la Sierra Madre - de Chiapas, "investigamos" en el Ejido de Malé y en forma intermitente - en su cabecera municipal (el municipio Porvenir), localidades que se ubican al noroeste de la ciudad de Motozintla. La carretera que conduce a ellos es de terracería angosta y accidentada, que sube y se retuerce asemejando a un gusano sobre peligrosas pendientes escarpadas de la montaña, ello ha ocasionado accidentes fatales.

Para llegar a ellas se empieza a subir por Motozintla, centro de población de afluencia y de influencia sobre la comarca de la Sierra Ma-- dre de Chiapas, es el punto de enlace y lugar de paso obligado de las - mercancías que afluyen a Soconusco. Con la vía de acceso pavimentada

Motozintla-Huixtla que se construyó en el año de 1977, con una extensión de 60 kilómetros, se unen los pueblos de la sierra que aportan: madera, granos básicos, café y principalmente la fuerza de trabajo mismos que se canalizan al Soconusco. Con esta vía de comunicación se fortalece en forma más cabal las economías de las ciudades de Motozintla y Huixtla.

Malé cuenta con una población aproximada de 7,000 habitantes, -- que viven --cuando llegan a venir--, en casas de madera techadas con teja-manil, las cuales se hayan diseminadas y alejadas unas de otras, varias están abandonadas. Tal dispersión se debe a que cada campesino edificó su hogar en su parcela, buscando la cercanía con el bosque para proveer se de leña, ya que es un lugar frío.

b) Cultivos.

Malé está a una altura de 2,800 metros sobre el nivel del mar, a una distancia de Motozintla de 20 kilómetros. Pueblo que tiene una extensión territorial de 2,434 hectáreas dotadas en el año de 1968, las cuales se distribuyen entre 90 ejidatarios, cada uno tiene una parcela de 20 hectáreas. Las tierras son de temporal y de baja calidad, sólo son aptas para el cultivo de raquílicas plantas de maíz, papa y repollo, los cuales están expuestos a las oscilaciones climatológicas (viento y heladas) que hacen que en algunos años se pierda totalmente la cosecha.

La producción del maíz que se logra se destina en su mayor parte al autoconsumo, solo algunos productores que últimamente llegan a obtener una cantidad mayor (por la aplicación de abono químico) la canalizan al --

mercado, al igual la papa y el repollo se comercializan en las ciudades de Motozintla y Huixtla, principalmente en la última.

La producción que obtienen es insuficiente para alimentarse durante todo el año, es notable el estancamiento de su base productiva. Realizan sus cultivos -actividad complementaria- en forma intermitente o sea cuando regresan del lugar a donde van a vender su fuerza de trabajo; en su breve estancia en Malé, los campesinos preparan la tierra, es decir, roturan el árido suelo con azadón, buscan el estiércol de sus animales (los que tienen ovejas) para nutrir el suelo y siembran.

En marzo realizan la siembra de la papa y el maíz, mismo mes en que compran con el dinero obtenido por la venta de su fuerza de trabajo - el maíz para alimentarse (es la época más crítica); en los meses de abril a julio salen a trabajar el "chaporro" en la zona cafetalera, de julio a agosto regresan a cosechar la papa y de septiembre a noviembre se da la migración más intensa a Soconusco y regresan en diciembre a cosechar el maíz, terminado esto nuevamente migran.

En Malé jamás a cambiado el uso del suelo, siempre han producido los mismos cultivos. (maíz, papa y repollo). En los últimos años, el rendimiento de las cosechas ha sido más bajo debido al agotamiento natural del suelo que tradicionalmente abonan con excremento de borrego, el sobre pastoreo ha producido la erosión y el pasto es escaso, pero también la baja temperatura ha propiciado que esos animales se fueran extinguiendo, actualmente existen muy pocos.

c) Malé antes de la carretera.

Cuando Motozintla estaba incomunicada con la región del Soconusco, los pobladores de Malé se dirigían a la ciudad de Comitán a comprar los productos de consumo más elementales. Una vez construída la carretera hasta Motozintla, los lugareños se empezaron a dirigir a esta ciudad ya sea a vender algo de su cosecha o de paso para de ahí trasladarse a la zona cafetalera.

Ahora bien, el camino que conduce a Malé fue construído por los habitantes en el año de 1970, aproximadamente en un tiempo de cuatro meses, es decir el tramo comprendido entre la cabecera municipal y Malé que tiene una distancia de dos kilómetros. Para construirla utilizaron azadones, palas y machetes, el camino se abrió dice un informante "para salir del asilamiento al que estábamos sometidos". Ello facilitó la comunicación, empezaron a circular los camiones de redilas de la cooperativa San Francisco que pertenece a Motozintla y la cooperativa de Autotransportes Malé COADESMECH, S.C.L.

Los vehículos motorizados fueron sustituyendo el transporte a pie y el de animales de carga, las personas que viven en torno a la carretera o cerca de ella, ya no hicieron uso de ellos, sino que alquilaban sus bestias a las personas que viven retirado o en su caso las vendieron, les resultó incosteable ya ese medio de transporte, una de las personas que vive en la periferia comenta "la carretera benefició más a los que viven cerca de ella, mientras los que están retirados no les ayuda mucho, algunos que -

están ubicados en torno al camino ya pusieron sus tienditas", otras personas declaran que se transportan a Motozintla o a Huixtla caminando por - que no tienen los \$ 60.00 para pagar el pasaje y en nada los ha beneficiado la entrada y salida de los medios de transporte.

d) Consecuencia de la apertura del camino.

Desde hace dos años (1978) algunas personas empezaron a abonar - sus tierras con abono químico, sobre esto comenta un informante "las tierras ya no rinden como antes, ahora para que produzcan algo se les tiene que poner fertilizante". Ello obviamente para elevar el nivel de la producción; asimismo, llega personal técnico con el mismo propósito, según otro informante "el gobierno empezó a enviar empleados que dan asesoría y - - traen el abono, su introducción se facilitó con la existencia de la vía de acceso. Debido a la baja producción, tanto a los productores primarios, al Estado y la burguesía les interesa que se eleve el monto de la producción, para así, por un lado hacerlos comprar el fertilizante y por otro lado especular con la poca producción y al mismo tiempo para que se "reproduzca" esa fuerza de trabajo que se requiere en Soconusco y el resto del Estado de Chiapas.

Con ello los beneficios en buena medida son para la burguesía comercial que posee los recursos económicos y los medios de transporte para adquirir esos granos básicos, sobre lo anterior un informante señala - - "los camioneros que son ricos nunca han cooperado para el acondicionamiento del camino, pero son los más favorecidos, al igual que los de la cooperativa de camiones que nos cobran caro el pasaje, son los que hacen

negocio con nosotros". Esta persona se refiere a los "coyotes" que llegan en sus camiones a comprar la poca producción del lugar, la apertura del camino ha dado lugar a una mayor participación de la comunidad en el mercado capitalista, se amplió la situación de mercado excepcionalmente ventajosa para la clase explotadora.

La apertura del camino a facilitado la introducción de insumos industriales, como fertilizantes químicos para tratar de incrementar el nivel de la producción, la actividad comercial con las ciudades de Motozintla y Huixtla es más regular. De esta actividad, sin duda los beneficiados son los "coyotes", cuestión que ha generado entre los pobladores el siguiente comentario: "uno es el que trabaja para reparar el camino y los camiones son quienes lo utilizan". Suben con el doble propósito, por un lado compran maíz, papa y repollo y otros productos de las localidades aledañas a este lugar, y por otro lado, venden ropa, trastes, herramientas, etc., regresan con sus camiones bien cargados. El precio que pagan los "coyotes" por el maíz es de \$ 4.00 el kilogramo y cuando el campesino lo requiere lo paga a \$ 6.00, sobre ello señala un informante "el precio del maíz esta barato cuando lo vendemos y caro cuando lo compramos".

La mejor comunicación propició el incremento del comercio ambulante, al igual que tres personas del lugar han abierto pequeñas tiendas en torno a la carretera, las cuales expenden productos elementales: velas, jabón, azúcar, etc., entre ellas está Adolfo Hernández, su pequeño negocio se encuentra a la orilla de la carretera, él dice "ahora puedo comer--

ciar con mayor facilidad, ya que el camión descarga aquí la mercancía. - Antes era imposible, no se podía prosperar porque se tenía que pagar flete de mulas".

Este pequeño comerciante es uno de los más prósperos del lugar, - ello también se debe a que es intermediario, les compra a sus vecinos el maíz a \$ 4.00 el kilogramo para revenderlo en otras localidades y cuando lo requieren los campesinos del lugar se los vende a \$ 6.00, también acá para parte de la lana de borrego, paga a \$ 20.00 el kilogramo y lo lleva a vender a los Altos de Chiapas a \$ 30.00.

La apertura de la carretera dió lugar al surgimiento de pequeños comerciantes locales que son el eslabón más pequeño que se allega diminu-tas ganancias vía usura y pagando un precio inferior al valor efectivo del producto, factor adverso para la mayoría de los habitantes del lugar.

Solo cerca de la escuela primaria y de la casa ejidal se agrupan - algunas casas que últimamente fueron techadas con lámina de metal. La - localidad carece del equipamiento y servicios públicos elementales, a pe - sar de contar con una población elevada en comparación con el resto de - las localidades que visitamos, únicamente existe una escuela primaria (pre fabricada) en la que se imparte hasta el sexto grado.

e) Migración.

La escasa producción agrícola que se obtiene siempre ha sido insu-ficiente para la sobrevivencia de los habitantes, por eso migran al Soco--

musco en forma temporal y algunos en forma definitiva, salen a trabajar - como jornaleros y de esta manera se procuran los medios de sobrevivencia. Dicha actividad es la básica y el cultivo de su estéril parcela es complementaria. Malé aporta parte de la fuerza de trabajo que coadyuva a ampliar el ritmo reciente del capital del Soconusco, ésta onda migratoria ha sido dinamizada por la facilidad de tránsito también a otras partes del Estado, al respecto comenta un informante "ya con caminos se facilita la salida para conocer otros lugares donde trabajar, antes se procuraba salir lo más cerca posible, ahora se puede salir a diferentes partes del país a trabajar".

- EL Porvenir -

Ahora bien, la cabecera municipal (El Porvenir) que es un lugar semiurbano, en el centro existen unas cuantas casas de mampostería concentradas, las de la periferia se hayan dispersas y son de madera. Cuenta con algunos servicios públicos como: el telégrafo, teléfono, correo, luz eléctrica, agua potable, escuelas primaria y secundaria, éstos fueron introducidos después de la introducción de la carretera.

a) Actividades económicas.

Por ser cabecera municipal llegan los habitantes de los diferentes ejidos de su jurisdicción y de otras localidades, ello ha propiciado el florecimiento de la actividad comercial; existen cuatro pequeños negocios medianamente surtidos que han crecido por la venta que hacen también a los pasajeros que van de paso a Motozintla o a Soconusco. Antes para -

trasladarse a la ciudad de Huixtla, los lugareños requerían de seis días para salir y regresar, ahora el viaje lo hacen en un día, debido a la vía de acceso que enlaza al Porvenir con Motozintla, ésta se abrió en el año de 1976. A raíz de eso se manifestó el incremento de la producción de papa y de maíz, dice un informante "el monto de la producción se aumentó aproximadamente en un 60%, ello es resultado también de la aplicación de fertilizantes desde hace unos cinco años".

En el lugar se concentran algunos transportistas que acaparan parte de la producción de las localidades circunvecinas, la cual revenden ya sea en Motozintla o en Huixtla, asimismo, aquí se manifiesta una mayor tendencia a que los campesinos transporten su producción para comercializarla en las ciudades antes mencionadas y aprovechan el viaje para adquirir los artículos de primera necesidad a un precio menor, ya que aquí los precios resultan ser sumamente elevados.

El Porvenir es el lugar de paso obligado de los medios de transporte provenientes de las localidades de Ziltepec, La Grandeza, El Bejucal y Bella Vista. Camiones que transportan pasaje y producción hacia la región del Soconusco. Los propietarios de los medios de transporte son quienes realmente utilizan la carretera que fue construída por los campesinos, la cual es deteriorada por el constante paso de los pesados vehículos, ello se agudiza principalmente en la temporada de lluvia, comenta un informante "nosotros hemos tenido grandes pleitos con la cooperativa San Francisco-Motozintla por que les hemos solicitado ayuda para el arreglo de la ca

retera y no aceptan, ellos son los que la descomponen y no cooperan para conservarla". Mientras que otro informante señala "deberíamos poner cadenas para que no pasen esos camiones que destruyen nuestro camino, a nosotros nos cuesta arreglarlo, pero ni hablar, necesitamos que nos traigan nuestro maicito y en los camiones nos transportamos para ir en busca de trabajo".

b) Migración.

De este lugar aproximadamente un 95% de la población migra a las fincas de la región del Soconusco, principalmente los hombres, Las tierras son pobres, y solo producen maíz, papa y repollo, tierras ubicadas en un pequeño valle y por tanto están expuestas a las inundaciones, a las heladas y a los vientos.

c) Desforestación.

En la cabecera municipal es donde se localizan los vehículos de carga que transportan la madera de las diferentes localidades del municipio, ya que existen bosques de enormes pinos, la tala inmoderada se inició después de que se abrió la carretera. El actual cacique, Leocadio Velázquez adquirió un camión de carga con el cual inicia el saqueo de la riqueza maderera, al igual el transporte de pasajeros y de mercancías. De tal actividad el cacique construye la primera casa de mampostería y se inició en el comercio (el mejor surtido de la cabecera municipal). Compra madera actualmente en forma clandestina para ir a vender a Huixtla, sobre ello un profesor de primaria comenta "antes había muchos árboles grandes, ahora solo podemos ver árboles pequeños y ralos, ese destrozo lo inició el

cacique, esa tala inmoderada del bosque ya se está evitando por órdenes del gobierno".

Desde hace dos años el gobierno del estado implementó ciertas medidas de protección para racionalizar la explotación de los bosques de la región, ya que su preservación es de suma importancia para establecer el equilibrio ecológico, el bosque es de una importancia tan grande para la fertilidad, para el clima, para la regularidad del nivel de las aguas y también para la protección de las tierras laborables. La falta de bosques ha empobrecido rápidamente la fertilidad del suelo y a perturbado el equilibrio de la zona.

Estas localidades por estar ubicadas en la Sierra Madre de Chiapas revisten características específicas, en lo geográfico, en lo económico y en lo cultural. Son lugares que recién se han comunicado debido a la necesidad de movilizar tanto la materia prima como la fuerza de trabajo que se requiere en el Soconusco. La diferencia existente con las localidades del Soconusco, es que presentan un mayor grado de población, pero en contrapartida un menor nivel de desarrollo en lo económico, político y cultural.

V.- LOS EFECTOS ECONÓMICOS, SOBRE LAS PEQUEÑAS COMUNIDADES.

A).- La Apertura de carreteras en base al interés del Capital.

Es por demás negar que cualquier comunidad social por muy pequeña que sea no quiera ver a su localidad comunicada, ya que, los caminos son necesarios para desarrollar las actividades productivas, culturales y sociales. Actividades que dependen de la relación con el resto de la sociedad.

En el tercer acápite se señaló que el aparato estatal construye vías de comunicación, siempre y cuando existan perspectivas de explotar mayores volúmenes de materia prima, para que la inversión que se haga sea rentable. Observemos lo señalado por Jordi, "en principio la lógica capitalista consiste (...) en realizar obras que posibiliten mayores ocasiones de acumulación [que creen] mayores oportunidades de obtener plusvalía".(1)

Los que resultan en mayor grado beneficiados con la ampliación de los caminos, en primera instancia, es la burguesía de la región; porque de hecho, ésta tendrá mejores posibilidades de imponer nuevos cultivos explotables por las necesidades del mercado y más facilidades para la llegada de intermediarios que acicatarán a los productores primarios a que les vendan su producción, a precios por debajo de su valor efectivo.

La existencia de una red de carreteras que requiere el grupo económico más poderoso, que es el mayor beneficiado, trae consigo efectos - -

(1) Jordi, Borja, Movimientos Sociales, (Argentina:SIEP, 1975), p. 48.

depresivos para los pequeños agricultores que están obligados (los que -- aún poseen un pedazo de tierra) a producir los cultivos básicos (maíz, frijol y otros), para "cubrir" medianamente su subsistencia y por otro lado, también tienen que canalizar parte de su producción para "satisfacer" la demanda del mercado regional. Esta población rural, mayoritaria, subsiste en condiciones tales que pueden ser perfectamente encuadrada en la descripción que hace sobre ciertos núcleos de población Rodolfo Guzmán"... condenados a una vida de miseria y esclavitud enmarcada en una larga, -- apasionada, tenaz y limpia lucha por la tierra; que en casi todos los casos tienen el mismo epílogo: hambre, migración o aplastamiento". (2)

De igual forma la usura institucional que ejerce sobre ellos la burguesía regional, quien obviamente tiene los medios económicos y los contactos para hacer circular la producción; es quien aprovecha en mayor proporción el tendido de carreteras construídas por el Estado, y por ende éstas, no obedecerán a los requerimientos reales de las clases económicamente más débiles; sino que, como citan en el Congreso Nacional de Pueblos Indígenas, celebrado en el Centro Ceremonial Mazahua, en el año de 1977:

lo realizado por los gobiernos de la revolución en favor de los indígenas es de poca significación, debido a la fuerte presión de los intereses creados. Las acciones indigenistas no han dejado de ser breves ensayos y las Obras de Infraestructura sirven para ampliar la capacidad de saqueo de nuestras riquezas por parte de los exploradores de --- siempre" (el subrayado es mío). (3)

(2) Guzmán, Rodolfo, "Chiapas ¿Nuestro Puerto Rico?", en Proceso No. 14, 14/II/77, pp. 18.

(3) Indigenismo, "Bajo el Signo de Explotación", en Proceso No. 18, 6/III/77, pp. 16-23.

Abundando un poco sobre la anterior declaración, transcribiré parte de una denuncia del grupo étnico Mixe de la Sierra de Juárez, Oax.

Como una llaga que crece, la carretera que se construye en la Alta Mixe agrava el deterioro ecológico y los inversionistas privados -utilizando la vía que comunicará a Zacatepec con Mitla, pretenden despojar de sus ricos recursos mineros a las comunidades indígenas, que ante tal amenaza acordaron iniciar una lucha en defensa de su patrimonio natural y evitar la explotación indiscriminada de sus minas.

Los Mixes de la serranía, la zona más pobre e incomunicada de la región, se caracteriza por ser un grupo que resiste los intentos de conquista desde antes de que llegaran los españoles; ahora se organizan para evitar el saqueo de oro, plata, zinc, plomo y cobre de sus yacimientos minerales, descubiertos durante las obras de construcción de la carretera. (4)

Su construcción la inició hace cinco años una compañía constructora, de la que es accionista mayoritario un hermano del Ex-gobernador del Estado, Eliseo Jiménez Rufz. La obra se aceleró después del descubrimiento de las minas e inclusive se desvió su trazo para que se pasara cerca de ellas. El costo de su construcción se está pagando con el saqueo de los recursos mineros; madereros. Asimismo, la obra está provocando derrumbes que ha dejado sepultados tanto a casas como a personas, los afectados nunca han sido indemnizados; se ha acelerado la erosión del suelo, los deslaves, etc.

Probablemente, muchos campesinos comunes no están en condiciones de "percibir", con toda claridad la verdadera naturaleza del problema que conlleva la apertura de una vía de comunicación, la cual los ligará

(4) García, Sordo, Mario, "Comunidades Mixes de Sierra Juárez demandan explotar los recursos minerales, de la Región", en Uno Más Uno, --- 29/XII/80, p. 4.

con mayor profundidad a las relaciones de explotación capitalista. Las carreteras coadyuvan a incrementar un circuito de intercambio, orientado hacia la creación de valor. Al extenderse los caminos a localidades antes incomunicadas se agudizan al interior las contradicciones sociales que ya de por sí pudieran existir.

Ahora bien, los centros de población asentados en la Sierra Madre de Chiapas que poseen tierras no susceptibles de cambiar su uso, ya sea por el tipo de suelo, las condiciones climatológicas, la situación geográfica, etc., se dedican al cultivo de granos básicos (maíz, frijol, etc.), los cuales "satisfacen" parte del consumo de la unidad familiar y drenan la mayor parte al mercado. Para su comercialización es indispensable un adecuado sistema de transporte, para traer a otros poblados el "sobrante" de las cosechas obtenidas en las zonas de cultivo cercanas.

La apertura de caminos ha facilitado el intercambio comercial entre las comunidades de la montaña y de éstas con las del Soconusco, ya comunicadas, quien logra un mayor provecho es la burguesía, que dado el volumen de sus recursos hace un mejor uso de las vías, con lo que logra mayores utilidades con inversiones proporcionalmente menores a las comunidades.

B).- Contradicciones producción-consumo.

Después de la construcción de la carretera costera en Soconusco, la atención se concentra sobre la apertura de caminos alimentadores, los cuales no son otra cosa que formas básicas para la penetración del capita

lismo y su desarrollo. Estas vías, no son suficientes para satisfacer plenamente las necesidades reales de comunicación de las pequeñas comunidades. La ramificación de las vías de acceso, se extiende con el objetivo primordial de poder utilizar adecuadamente los recursos naturales que posean.

Con la apertura de caminos, expresamente se pretende lograr una mejor integración de los pequeños productores a la economía de mercado, lo que propicia modificaciones sustanciales en las características particulares de cada comunidad, quedando así encuadradas a la dinámica estructural que imprime el proceso de desarrollo del capital. Marx y Hobsbawm, escriben "merced al rápido perfeccionamiento (...) de los medios de comunicación, la burguesía arrastra a la corriente de la civilización a todas las naciones, hasta las más bárbaras". (5)

Las comunidades rurales del Soconusco, habitados por personas descendientes de indígenas (antes trabajadores de las fincas) fueron "beneficiados" por la Reforma Agraria, iniciada con Cárdenas. Esta no afectó a los grandes finqueros, pues el reparto de minúsculas porciones de tierra, en poco o nada los perjudicó, y si en cambio les satisface un mínimo de las necesidades de fuerza de trabajo empleada en el cultivo del café.

Las mínimas cantidades de granos básicos que en un principio se producían en las parcelas de los ejidatarios, paulatinamente van siendo

(5) Marx y Hobsbawm, Formaciones Precapitalistas, (México: P y P., 9170) p. 38.

sustituídas por el cultivo del café; a finales de los años cincuenta, ya no se producían los suficientes granos básicos para cubrir la demanda regional, ya que el cultivo en mayor escala, se destina a obtener un exceso de producción para la exportación, que es el que tiene gran demanda en los mercados (6). La mayoría de las pequeñas unidades obtienen una baja producción, debido al inadecuado manejo de los cafetales, si a eso se le añade la falta de créditos oportunos.

Los pequeños productores radicados en la Sierra Madre de Chiapas (específicamente en el Municipio del Porvenir), en donde las tierras son poco favorecidas por la naturaleza; en los últimos años se ha "incrementado" la producción de cultivos básicos. Ello debido a que los campesinos realizan enormes gastos en la adquisición de fertilizantes, situación que resulta contradictoria, esto es: una vez cosechado, el campesino y su familia reducen su ración de alimentos para traspasar la mayor parte del producto a los centros urbanos de la región (vía intermediarismo).

Es importante destacar que, aunque las dos regiones están delimitadas geográficamente, ambas se complementan, y para comprender la realidad de una, se hace necesario recurrir a la otra, Soconusco es agroexportador y parte de las localidades de la Sierra Madre de Chiapas son productoras de granos básicos y de fuerza de trabajo. Polhens al referirse a estas dos regiones escribe: "estas dos formas de producción son el resultado de un proceso capitalista de acumulación, a la vez que son la base

(6) Cfr. Helbig, op. cit., p. 79.

para una acumulación y reproducción en mayor escala". (7)

Las dos regiones son penetradas por caminos de acceso, lo que implica que en ellas las contradicciones afecten a sus respectivas estructuras productivas; ya que la mayor parte de la producción se orienta a las bodegas de la prepotente burguesía comercial acaparadora. Antes, esas comunidades producían poco pero obtenían una "mejor" satisfacción de necesidades, ahora se produce "más", pero es menor dicha satisfacción en proporción a cada persona. Efecto que expresa, sintéticamente; las consecuencias brutales de un desarrollo desproporcional, pero que conlleva una mejor aunque no voluntaria integración de esas comunidades al desarrollo económico, del que tanto se ufanan los corifeos del estado burgués.

Al aumentar la demanda de productos agroexportables, los pequeños productores requieren mejores vías de penetración por las cuales puedan transitar los vehículos que transporten la producción. Las localidades del Soconusco se van viendo acicateados a volverse monoprodutores, es decir, destinan su pequeña parcela al cultivo de un solo producto: el café, lo hacen así cuando es más accesible el transporte, cuanto más mejorado está su vía de acceso.

El comportamiento tendencial de los ejidatarios del Soconusco es sembrar cultivos comerciales, esa conversión del uso del suelo, ya no les permite contar con espacio y tiempo para producir granos básicos. Esa uniformidad notoria de la producción, les acusa un extraordinario dispendio de fuerza y medios de trabajo; canalizan todas sus energías a un objetivo

(7) Polhens, op. cit., p. 93.

único, producir para el mercado exterior; ya no producen alimentos para la sobrevivencia de la unidad familiar.

Es notable como la mejora de las vías de comunicación produce -- cambios profundos en el carácter de los productos, apresuran el ritmo de su comercialización; Lenin al referirse al ferrocarril escribe "... los pobladores comienzan a preocuparse de mejorar sus cosechas, de sembrar otros cultivos y adquirir instrumentos perfeccionados, se afanan por dar a la producción una base puramente comercial" (8). De ello la burguesía (agraria y comercial) se beneficia. Es decir, la agraria necesita de la permanencia de cierta mano de obra que dé "mantenimiento" a los cafetales; los ejidos son parte de su fuente. Ya en temporada de cosecha, se allegan la necesaria tanto de los Altos de Chiapas como de Guatemala. Por otro lado, a la burguesía comercial, le interesa que los pequeños productores de ambas regiones produzcan materia prima o sea los del Soconusco deben sembrar café; y los de la montaña granos básicos lo máximo posible, éstos últimos son elementales para la reproducción de la fuerza de trabajo que se explota en el Soconusco.

La apertura de caminos "embarca" a las localidades rurales antes no tan embudadas en la corriente de las relaciones capitalistas de la región. "La penetración del capitalismo --escribe Singer-- es una economía no capitalista de subsistencia, la desintegra en una primera fase para después incorporar sus elementos productivos" (9), dichas economías salen de su

(8) Lenin, El Desarrollo del Capitalismo en Rusia, (Moscú:PROGRESO, 1974) p. 265.

(9) Singer, Paul, op. cit., p. 178.

existencia seminatural para quedar sometidas al capitalismo comercial (10). Con la ampliación de la red de carreteras se va induciendo al ensanchamiento del área de los cultivos, productos que son canalizados al mercado para transformarlos en dinero.

La existencia de caminos facilita el acceso de comerciantes provenientes de las ciudades; y cuyo propósito es exitarlos a la adquisición de productos industriales, entre ellos: insumos agrícolas para propiciar un incremento de la producción (11). Dicho aumento productivo es oscilatorio y cuestionable.

Los comerciantes despiertan y alientan en ellos, un deseo por la adquisición de mercancías, ya sea conocidas o nó, que nunca han tenido. Estos se encargan de crear falsas necesidades entre los pobladores de las comunidades, y ser ellos mismos los encargados de satisfacerlas. Con ese fin se introducen productos traídos de mercados extraregionales.

Una vez comunicados, los pequeños productores se hallan más "dispuestos" a producir más y a vender toda su cosecha; mientras más venden menos consumen, ello implica en forma palmaria el deterioro de su dieta alimentaria, se disminuye de esa forma la ya de por sí desbalanceada dieta, ésta es sencilla, la mayoría de ellos no consumen proteínas de origen animal: leche, carne, huevos, pescado. Anteponiendo en consideración el bajo precio que reciben por sus productos, dinero que en buena medida

(10) Cfr. Caso de Tuzantán, Cap. IV.

(11) Cfr. Los Casos de Chamulapita y Malé, Cap. IV.

invierten en la adquisición de mercancías, tales como: refrescos embotellados, cervezas, galletas entre otras, cuyo consumo propicia el avance de su nivel desnutricional; productos introducidos cuyo escaso valor nutritivo es demostrable.

Observemos lo anterior dicho, pero aplicado a los campesinos que tienen unas cuantas cabezas de ganado; la leche y sus derivados que producían era consumida por la misma familia, se convidaba a los vecinos -- más cercanos o se obsequiaba algún familiar e invitados de otro lugar de la región. Ahora ya no es así, toda la producción es vendida a la Compañía Nestlé, cuyos depósitos y laboratorios se localizan en puntos cercanos a la carretera costera, principalmente en Pijijiapan y Mapaztepec a donde existen recolectores que refrigeran el líquido lácteo de la región, para su posterior industrialización, la producción es recogida por medio de camionetas, no la consume por lo tanto, el pequeño productor, éstos ahora beben café. Aquí la contradicción, pues los productores lo que hacen es comercializar toda su producción. Cosa que va en detrimento de su dieta. Ya que los nutrientes de la leche superan el casi nulo valor nutritivo del café, esto es provocado, en gran parte por la apertura de caminos, que incorporaron a esas pequeñas unidades de producción a la dinámica mercantil. Kausky anota al respecto:

en otro tiempo la leche producida lejos de las ciudades, a causa de las dificultades de transporte no podían concurrir como mercancía al mercado urbano; era consumida por el mismo productor, por su familia y sus obreros, si los tenían. Hoy las queserías permiten fabricar mantequilla y quesos que pueden resistir un largo transporte y presentarse como mercancía no solo en el mercado interno, sino en el

mercado mundial. El resultado es que el productor se -
abstiene, al igual que su familia, de consumir lo que -
hasta ahora había sido parte principal de su nutrición. -
En la medida que aumenta la producción industrial láctea
quesera, disminuye el consumo personal de leche en el
campo (12).

Al aumentar el consumismo entre los campesinos, también crece en
mayor proporción la inversión de su trabajo para aumentar la producción. -
Se agudiza pues, a nuestro modo de ver las contradicciones producción-con
sumo al interior de las comunidades rurales. Gradualmente, sin remedio -
la pobreza de esas se torna más nítida, sus economías con el paso del
tiempo van siendo subyugadas por las urbanas. Tal proceso es pues, una
manifestación natural e inevitable para que el capital se desarrolle.

Los pequeños productores aún no "ligados" a las relaciones mercan
tiles del capital, producen para el autoconsumo una vez que las relacio- -
nes mercantiles los alcanzan, son inducidos a producir más de lo necesa -
rio; producen para vender y con ello enriquecer a la burguesía, que al - -
igual lo induce a la adopción de un patrón de consumo alienado.

En un principio se introducirán productos que ellos no requerirán pe
ro al final del proceso de alienación todos los exigirán. Hay en el proce
so una contradicción irresoluble, que se traduce en el empeoramiento de -
la miseria de las comunidades penetradas; este aspecto sintomático en el
medio rural; se alienta con: las vías de acceso, la imposición de patro -
nes de producción y el consumo, contrarios a sus posibilidades. Si bien
las vías de acceso reportan el beneficio de una mejor comunicación, a me

(2) Kausky, op. cit., p. 292.

diano plazo tienen que pagar por él un "precio" elevado. (13)

Las carreteras resultan ser un medio material que estimula la demanda de productos industriales, por medio del efecto de la demostración, su adquisición deteriora en forma aguda su situación económica. Situación cada vez más angustiosa que hace que las formas de sustento correspondiente se tornen cada vez más contradictorias al ejercicio "racional" de la agricultura de subsistencia de esa parte del Estado de Chiapas.

Una vez que se abre la carretera que comunica a la Sierra Madre de Chiapas con Soconusco, se da lugar a que en la primera, se incrementa la producción de granos básicos; que suministran parte de la demanda que se utiliza en Soconusco, para alimentar al enorme contingente de fuerza de trabajo estacional, en el ciclo "pico" el cultivo del café. Es decir, parte de los granos básicos que producen los campesinos de la Sierra de Chiapas, y que venden a un precio injusto; en el período que ellos bajan a la pizca del café, tienen que adquirir el grano que antes produjeron, a un costo sobrevalorado. En otras palabras, los granos, en que ellos objetivizaron parte de sus energías y que les fueron pagados, por debajo de su valor; les son vendidos en el Soconusco, en donde se emplean eventualmente, a precios sobrevalorados.

Después de la Reforma Agraria empiezan a surgir los pequeños productores, los cuales pasan a formar parte del espectro social del Soconusco de hoy. Los ex-jornaleros son sometidos a un nuevo tipo de relaciones

(13) Cfr. Caso de Tuzantán, Cap. IV.

de explotación, sus minúsculas porciones de tierra se empiezan a cultivar de productos exportables, producción que va a caer en manos de la burguesía comercial, quien domina la esfera de la comercialización.

La perfección del mercado -de acuerdo a la lógica del capital- le permite a la burguesía comercial la obtención de sustanciales ganancias, a través de un intercambio no equivalente al valor del producto. En torno al sector capitalista dicho, una cadena de "coyotes" que fungen como enlace estrecho con el productor primario; cuya producción en última instancia va a caer en las bodegas de esa prepotente burguesía comercial, Berdejo señala "... 1.8 millones de sacos son acaparados en su mayoría por diez familias, exportadoras, cuyos apellidos son: Piñero, Dosal, Magueira, Bueno, Alvarez, Neuman, Torres, Ludman y Regales todos ellos del Estado de Chiapas. (14)

La constante ramificación de caminos en la región puede interpretarse como una vía de acceso para la fácil penetración de personas habilitadas (los llamados "coyotes"), que llegan en vehículos de carga a buscar la producción del campesino, al cual le liquidan de inmediato. Los "coyotes" acopian la producción de las diferentes localidades y lo llevan ya sea a la burguesía comercial o al INMECAFE, éste último tiene poco control sobre la comercialización del café.

El desarrollo de la actividad económica del Soconusco, obviamente

(14) Berdejo, Aurora, "Controlan las Familias el 80% de la Producción del Café", Excelsior, 20/IX/80, p. I.

dá lugar en forma paralela a la proliferación de pequeños y medianos comerciantes que venden una variedad de productos producidos a partir de la ciudad, los cuales son expendidos tanto en establecimientos fijos y comercio ambulante, sobre ésto Polhenz señala:

con la extensión del mercado y al aumento de la circulación del dinero, aparece otro grupo de pequeños comerciantes en cargados de poner a disposición de la creciente población los bienes necesarios para la satisfacción de sus necesidades, este grupo se apodera también de una parte de la riqueza generada por los pequeños productores. (15)

La apertura de carreteras no puede calificarse como parte de los elementos que propician un fortalecimiento de las estructuras sociales rurales, sino que con ellas, se va ganando terreno para consolidar las diferencias de las clases sociales; en particular entre las esferas rural y urbana.

En resumen: con la ampliación de la red de caminos, se propicia en forma sistemática el quebrantamiento de las tendencias de autosuficiencia que caracteriza a las pequeñas localidades. Se ven subyugadas por la arrollante dinamicidad de las relaciones de explotación del modo de producción capitalista. Cuando una economía de subsistencia se articula al capital comercial, propicia un palpable estancamiento de su desarrollo, en favor del crecimiento de las zonas urbanas que absorben sus recursos naturales y humanos, se provoca gradualmente su descapitalización. (16)

Las vías de comunicación despiertan entusiasmo entre los pobladores, porque les permitirá transportarse en menor tiempo y con más comodi-

(15) Polhenz, op. cit., p. 219.

(16) Cfr. Caso de Tuzantán, Cap. IV.

dad, pero en realidad los beneficios serán para los que poseen los recursos económicos y transportes, son los que explotan a la mayoría de la población, esto es, el pequeño productor tiene que pagar fletes por carga, - pasaje y luego los comerciantes les pagan un precio exiguo por sus productos.

Las carreteras son un medio importante para que el capital someta bajo su férula y desquicie con rapidez -en muchas partes-, las bases sociales y económicas de las dispersas economías de subsistencia. De ahí que a donde se introducen, compelen a que en ellas se vayan acentuando notablemente las imposiciones de la sociedad urbana, se provocan transformaciones sustanciales en lo "tradicional" y se les enfrenta a un grupo social explotador. Al respecto Bartra apunta:

el campesino pobre no sólo se enfrenta a un mercado que le es hostil y ajeno, sino que en la mayor parte de los casos no puede relacionarse con él directamente, se ve forzado a vender su producción a acaparadores e intermediarios, ante los cuales se endeuda progresivamente, debiendo pagar cuotas de interés de tipo usurario. (17)

El intermedianismo es otra de las lacras lacerantes que se ensaña con los pequeños productores de la región. Mecanismo imprescindible para la acumulación de riqueza de la pequeña y grande burguesía comercial. Con brechas de penetración, los "coyotes" en sus vehículos hacen acto de presencia en las comunidades rurales, y procuran sacar por viaje el mayor volumen de producción. La apertura de un camino debe interpretarse como la llave de entrada para los intermediarios, que fungen como eslabón

(17) Bartra, Roger, Estructura Agraria y Clases Sociales de México, (México: Era, 1979), p. 84.

entre el pequeño productor y la burguesía comercial asentada en los centros urbanos del Soconusco.

Por otra parte, el comerciante sin escrúpulos de cada comunidad (que juega también el papel de usurero y acaparador), que en la mayoría de los casos posee medios de transporte; le arrebató al pequeño productor parte o el total de su cosecha, a cambio de lo que antes le ha prestado. Esto es, al vender al comerciante, éste se cobra la deuda con sus respectivos intereses, ya que es usual que el campesino compre productos de primera necesidad a crédito en las tiendas del pueblo.

Es común que en las comunidades rurales, algunas personas se hayan iniciado como vendedores de chiles, velas, galletas, etc., pero cuando se construye una carretera y pasa cerca de los "changarros", éstos se van agrandando. Unos adquieren camiones de carga para llevar y traer -- mercancías, esto es, llevan de sus comunidades los productos que acaparan y traen de las ciudades mercancías que les venden a los campesinos, a un precio hasta triplicado. Dichos negociantes, las más de las veces van concentrando las mejores tierras; ya sea a través de la compra o renta, es una forma de cómo se van constituyendo los grupos locales que inician la concentración vertical y la tendencia concentradora del ingreso y la estratificación social de cada comunidad.

La introducción de un camino desde un principio tiene un impacto notable sobre la economía y la vida social, pero gradualmente la estratificación social se manifiesta, en algunos casos, más acentuada que en otros.

La apertura de un camino puede hacer que pierdan posición económica -- ciertos grupos, para ser sustituidos por otro mejor ubicado que aprove -- chen en forma particular decisiva la oportunidad de iniciarse en una -- nueva actividad económica, como lo puede ser la agricultura para el mer -- cado; el comercio con implementos para la agricultura; el negocio del -- transporte, etc.

Algunas personas por su posición económica o ubicación con res -- pecto al camino, impulsan cambios en las actividades productivas, van adquiriendo nuevo "status", en base a lo económico, acentuando las -- diferencias con los demás miembros de la comunidad e incorporando a sus actividades fuerza de trabajo que antes empleaban los ex-favoreci -- dos.

Es común en la retórica de los apologistas de la burguesía el ufa -- narse que la apertura de vías de acceso en las comunidades rurales, por donde éstas pasan automáticamente queden incorporadas al bienestar y -- desarrollo del país. Nosotros afirmamos que son integrados al proceso -- de desarrollo de las relaciones de explotación del capital en su conjunto.

C).- Carreteras que corresponden a intereses oligárquicos.

En Soconusco los intereses "nacionales" se han subordinado a los intereses y cálculos del capital. La construcción de algunas carreteras -- no ha correspondido a los auténticos intereses de la población mayoritaria, sino a un falso desarrollo integral; las inversiones realizadas han estado sujetas a los intereses oligárquicos, a conveniencias minoritarias que --

prevalecen sobre los intereses a largo plazo. (18)

Debido a la ubicación estratégica de Soconusco (frontera con Guatemala), y lo variado de su riqueza natural, el Estado ha construído vías de comunicación. En efecto, existía un antiguo proyecto para la apertura de una carretera que bajaría de la Sierra Madre de Chiapas, la cual desembocaría en Huixtla para luego extenderse hasta Tapachula. Tal proyecto fue truncado por las exigencias y presiones del vecino país del Norte. Esa vía de acceso:

debía bajar desde Comitán en el macizo central de Chiapas, a la depresión llamada "falla central de Chiapas" atravesarla y adentrarse a la Sierra Madre, siguiendo el camino marcado por la naturaleza por el valle alargado del tributario del río Grijalva situado más hacia el sur, San Miguel, Mazapa, Motozintla. Desde este lugar debía atravesar la Sierra Madre por el camino más corto sobre el "Paso de la Cruz" y, siguiendo una antigua ruta migratoria de los indios, que aprovecha el valle del río Huixtla para bajar a la llanura costera, buscando el entronque con la principal carretera de la vecina República de Guatemala por vía Tapachula Talismán. Se atacaron los trabajos de construcción simultáneamente desde los dos extremos, pero después de haber avanzado 30 km. desde Huixtla hasta la colonia agraria Belisario Domínguez, y desde Comitán hasta la falla central, los Estados Unidos, entonces en guerra con Alemania, promovieron un cambio en el proyecto por causas estratégicas. Se creyó necesario buscar una localización más cercana a la frontera. Por eso la carretera, en vez de seguir el valle de río Huixtla, se localizó nuevamente, desde Tapachula en dirección norte, siguiendo el valle del río Huehuetán. (19)

Ya marcamos (en el primer acápite del trabajo) como también por "razones estratégicas", los Estados Unidos decidieron que la línea del fe-

(18) Cfr. El estudio de caso del municipio de Tuzantán, donde se construye una carretera pavimentada en la que se enfrentan dos grupos para decidir su trazo y el tramo de Tuzantán a Manacal, donde los intereses de los finqueros se sobreponen a los de algunas localidades.

(19) Helbig, op. cit., p. 115.

rocarril del norte fuera tendida de acuerdo a su provecho económico. En Soconusco se repite la historia, los intereses de los cafeticultores son - obstruidos por los intereses externos. La burguesía agraria que en rigor controla los medios de producción, deseaba que se abriera esta vía de - acceso que le serviría de apoyo para la movilización no sólo de la producción, sino que también de la fuerza de trabajo de los Altos de Chiapas, que se requiere en Soconusco, Helbig escribe:

la necesidad incontrovertible de complacer los deseos estratégicos del gobierno estadounidense, fue un duro golpe para el Soconusco y en general para la cafeticultura especialmente. Aun habiendo sido resultado de un modo inmejorable por el ferrocarril Panamericano, el problema de la transportación del café y de los demás productos del Soconusco. El de la transportación de la mano de obra desde la meseta central de Chiapas con una inversión menos onerosa, tanto de tiempo - como de dinero, aún seguía sin solución. Por esta carretera, los indios contratados de las tierras altas hubieran podido - llegar, desde sus regiones nativas y viceversa, en un día a lo sumo, mientras que ahora tienen que invertir por lo menos tres días, utilizando la carretera hasta Arriaga y transbordando allí el ferrocarril, o el doble de ese tiempo, si viajan a pie a través de la falla central y de la Sierra Madre. (Subrayado mfo). (20)

El cambio del proyecto anterior, por la actual carretera costera se debió a que ese trazo no garantizaba ningún beneficio económico, es decir, a su paso no se podrían extraer recursos naturales de interés que demanda el sector industrial (la carretera costera se abrió, pero se pavimentó como ya se vió, hasta 1965-1968).

Ahora bien, si el trazo anterior se hubiese concretado, la región de los Altos de Chiapas, desde esos años habría sido enlazada al Soconusco,

(20) Ibid, pp. 166-7

ello beneficiaría -según Helbig- a la población de la montaña que se requiere explotar en las fincas cafetaleras. Pero en realidad el beneficio sería para la burguesía agraria que posee el capital susceptible de ser destinado a la compra de fuerza de trabajo, de la cual extrae plusvalía absoluta, en esto sustenta también su hegemonía económica. (21)

El proyecto anterior, sin duda habría contribuido a atraer hacia el Soconusco a los grupos étnicos de los Altos de Chiapas; llegarían por sí solos, motivados en parte por la accesible comunicación que les procuraría esa vía de acceso, Helbig lamenta el cambio del proyecto:

esto es tanto más lamentable cuando es precisamente la zona cafetalera la que proporciona mayores entradas al erario público. Por otra parte una comunicación con el norte del Estado es precisamente lo que ha sido solicitado por los finqueros desde hace varios decenios, una y otra vez, como la necesidad más imperiosa para el progreso de la empresa cafetalera. (22)

La burguesía agraria presionó al aparato estatal para que la construcción fuera realizada, sus expectativas respecto a la carretera eran enlazar a la región del Soconusco, productora de cultivos comerciales con la región de los Altos de Chiapas, reproductora de fuerza de trabajo que la primera explota. Establecida la comunicación, para la burguesía sería más fácil procurarse la abundante "lluvia" de mano de obra requerida. Se evitaría su embromoso y costoso transporte. Así los finqueros ahorrarían recursos económicos que antes destinaban para la contratación de la fuerza

(21) Cfr. Mauro Marini, Ruy, Dialéctica de la Dependencia, (México: Era, 1979), pp. 38-40.

(22) Helbig, op., cit., p. 117-8.

de trabajo, sumamente solicitada para la recolección del café (enganchados, pago de anticipos, gastos de transporte, etc.) (23), Helbig agrega:

Es de suma urgencia terminar el ensanchamiento de la carretera a través de la sierra y su continuación por la cuenca del Grijalva, es mucho más urgente que la terminación de la carretera costera, que actualmente goza de la atención preferente del gobierno, pues en esta región el ferrocarril provee sitios suficientes para dar paso a trenes en dirección contraria, una carretera que estableciera una comunicación directa paralela a la vía hasta el Istmo de Tehuantepec, pondría en peligro la continuación del funcionamiento del ferrocarril, exactamente como éste absorbió el tráfico del antiguo camino real y de los dos puertos [Tonalá y Puerto Madero]. Todas las regiones de los contrafuertes y orillas del interior de la sierra. Así como los de la falla central de Chiapas, de por sí ya están perdidas por el ferrocarril, por la construcción de caminos carreteros vecinales que los unen a la carretera Panamericana por más malas que estas sean. (24)

La apertura de ese trazo señalado por Helbig, sin duda habrá dinamizado -desde esos años- la penetración de las relaciones del capitalismo en las comunidades indígenas de la montaña, se hubieran incorporado plenamente a lo "moderno", ello en deterioro de sus culturas particulares. - Hoy día algunas de esas comunidades aún están incomunicadas. (25)

La apertura de una carretera -trátese a mi juicio- es una más de las formas viables para incorporar estructuralmente a los grupos marginados al proceso de "civilización". La extensión de éstas por regiones donde se asientan poblaciones indígenas coadyuva a acelerar en ellas el proceso de genocidio cultural. Cuando se construye una carretera que "beneficia"

(23) Cfr. Pozas Ricardo, "El trabajo de las plantaciones cafetaleras y el cambio social cultural del indio", Revista Mexicana de Estudios Antropológicos, T. XII, No. I, 1952.

(24) Ibid, p. 118.

(25) Cfr. Velasco, Jesús A. op. cit., p. 360.

a algun grupo marginado, el Estado representante de la burguesía, propala la acción como un gran esfuerzo realizado por él para integrarlas al desarrollo "armónico" de la sociedad en conjunto.

La burguesía comercial se nutre en la esfera de la circulación de la materia prima producida por el mar de pequeños productores que aparecen después de la Reforma Agraria, y que anteriormente sólo fueron vendedores de fuerza de trabajo. Y cuando empiezan a cultivar productos exportables (café, algodón, cacao, etc.) y no conocer los mecanismos para comercializarlos, ya sea en el mercado interno o externo, se dá lugar al surgimiento de un reducido grupo de comerciantes, los cuales según Polhenz:

cumplen la función de intermediarios entre los productores y los consumidores, es decir, son los comerciantes especializados en esta función (...) tienen su fuente en la extracción de plusvalor contenido en los productos que compra debido a la posesión de capital, dinero susceptible de intercambiarse por productos. (26)

Aparte de centralizar la operación compra-venta de la materia prima, controla también parte de las plantas de beneficio, en donde se maquila el producto a exportarse. Instalaciones ubicadas principalmente en las ciudades de Tapachula y Huixtla, mismas en las que se concentra la producción.

Por tanto, tal minoría (la burguesía agraria y comercial) controla todo el proceso de producción, la distribución de las mercancías de la región, y son a quienes les interesa verdaderamente que el Estado a través de sus organismos (en este caso la SAHOP) tienda una débil pero importante red -

(26) Polhenz, op. cit., p. 142.

de carreteras; a la vez son los que ejercen cierta presión para que las - mantenga en buenas condiciones, para así agilizar el movimiento de las mercancías, condición necesaria para sus propósitos de lucro desmedido.

La apertura de carreteras no obedece a requerimientos de tráfico interior indispensable para una efectiva comunicación ^{inter-regional} de la población al desarrollo de la región con el resto del país, sino que, ayuda primordialmente a favorecer el tráfico de mercancías a las diferentes zonas urbanas y principalmente hacia el extranjero, respondiendo así al acortamiento de distancias para transportar los recursos naturales (donde los hay), para su mayor explotación etc. Con esto, se dá lugar a que una minoría de personas de la misma región y de otras partes del país y extranjeras se enriquezcan a costa del despojo de los recursos naturales, de la explotación de fuerza - de trabajo barata de la región que cada vez más se encuentra en franca - pauperización.

En los aspectos mencionados, encontramos algunas contradicciones que se pueden impugnar al supuesto desarrollo integral previsto a favor de la introducción de las carreteras; que proclaman a los cuatro vientos los - voceros oficialistas representantes de la burguesía nacional, al decir que éstas obras se realizan "más como obras de tipo social que con fines de expansión económica tendiente a explotar productivamente algunos recursos o fuentes de energía, los que en última instancia serán los que generarían una vida económica mayor en esas áreas". (27)

(27) Bassols., op. cit., p. 50.

Consideraciones Finales

El desarrollo de las vías de comunicación tiene características particulares, según sea el momento histórico y la parte del territorio de que se trate; aunque a nivel general siempre responde a las necesidades del modo de producción dominante.

En el proceso de desarrollo de una región inciden varios factores; como uno de los más importantes tenemos el de las vías de comunicación. Infraestructura que requiere ser mejorada y diversificada para lograr la mayor prontitud y seguridad de tránsito de los medios de transporte que movilizan la producción hacia el interior y el exterior.

La dinámica del sistema capitalista lleva a éste a una expansión constante y por ello a la inserción de "territorios" a su estructura productiva. Luego, se dá como una necesidad para el logro de dicha inserción, el desarrollo de las vías de comunicación, lo que permite dinamizar el movimiento mercantil y el de la fuerza de trabajo. Un ejemplo que nos es -capa, según nuestro análisis a estos principios es el desarrollo de la región del Soconusco.

En Soconusco las veredas marcadas por el paso de las personas que transportaban sobre sus espaldas materias que representan, en un primer momento los pocos productos básicos intercambiables; esbozan el principio de una relación comercial que data de la época prehispánica. Con la llegada de los españoles a la región, dichas veredas se ensanchan y

diversifican, según sean las necesidades de aquellos en cuento a la salida de productos para sus mercados interno y externo, con ello y con la llegada de animales de carga y tiro a la región, se va intensificando el saqueo de sus recursos naturales.

La introducción del ferrocarril Panamericano, a principios del presente siglo, revolucionaría sustancialmente el transporte de bienes y personas; medio de comunicación que coadyuvó sobremanera a acelerar la penetración de las relaciones de explotación del sistema capitalista en la comarca.

El ferrocarril motiva en un principio a que los agricultores capitalistas inicien la apertura de caminos que desemboquen en las estaciones de la vía férrea, sin embargo, cuando el sistema caminero requirió de inversiones más fuertes, los capitalistas buscaron que fuera el Estado quien las costeara, aportando ellos una muy insignificante parte, en el mejor de los casos.

El ferrocarril será desplazado en gran parte, cuando se construye la carretera costera, la cual procura el tránsito más fluido de automotores que transportan mayores volúmenes de materia prima a lugares más distantes y en menor tiempo. La cinta asfáltica, se torna el eje central, ya que permitirá con las ramificaciones que ahí entroncan, la integración de cada vez mayores áreas al proceso productivo capitalista.

La construcción de caminos en las localidades del Soconusco, ha propiciado la mayor subordinación de ellas a los principales centros urba-

nos y su contacto con éstas propicia el surgimiento de una estela de modificaciones económicas, políticas y culturales por la acelerada alteración de la estructura interna de cada comunidad. Se va manifestando en ellas un reordenamiento en su base productiva y su fisonomía; la actividad comercial se incrementa notablemente, se facilita el arribo de comerciantes que adquieren el producto del pequeño productor, el cual también es explotado por los pequeños comerciantes locales; por los transportistas, etc.

Generalmente las personas que poseen mayor extensión de tierra, los comerciantes que comunmente se instalan en el centro del pueblo o en torno a las carreteras y los que tienen los medios de transporte son las personas mejor acomodadas económicamente y los que integran el estrato social más alto de cada comunidad.

El proceso de explotación de los recursos naturales y humanos se torna más sistemático con la implantación de carreteras; ellas coadyuvan a que se dé un aceleramiento de las fuerzas productivas en la región y a que se desarrollen nuevos tipos de relaciones sociales; ambas situaciones se caracterizan por manifiestas contradicciones, tales como: el carácter social de la producción y la apropiación privada del producto; la organización global de la producción y la anarquía imperante en la producción social, se sujeta a los intereses de grupos minoritarios que tienden a ensanchar la gran producción y le restringen la demanda solvente a las masas trabajadoras de la región.

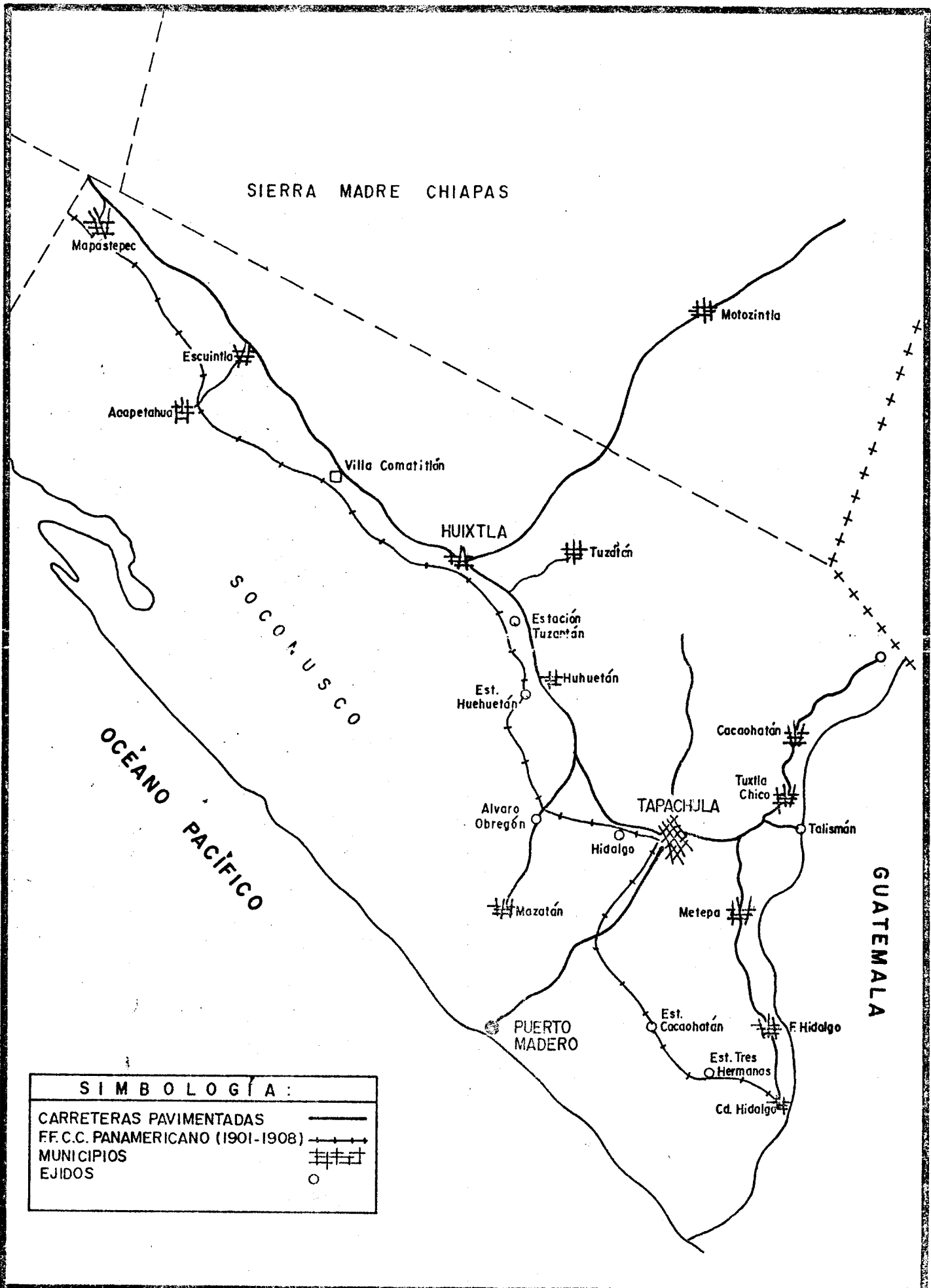
El capitalismo que se desarrolla en Soconusco, para extenderse ha requerido cada vez más de ir incorporando plenamente a unidades productivas distintas a él; para nutrirse de ellas, sin esa concurrencia su expansión se restringe. Tal incorporación se hace más fácil mediante el enlace que se dá con la construcción de carreteras, mientras más fluida sea la comunicación con las comunicades rurales, la penetración de las relaciones capitalistas es más eficiente.

Por tanto, el sistema de comunicación terrestre existente en la región del Soconusco, en mayor medida es aprovechado por la burguesía regional que se sirve de ellas para regular sus intereses y los del capital en su conjunto. En nuestra sociedad actual, dado el tipo de sistema en el que está inmersa la región, motivo del presente análisis, entre más se incrementen y mejoren las vías de comunicación con mayor facilidad se podrán explotar irracionalmente -en cuanto al interés de las mayorías- la riqueza natural y transformar la esfera ecológica, económica, política y cultural del país en beneficio del capitalismo. Ésto sin duda deberá profundizar aún más las contradicciones entre la producción y la distribución de los bienes materiales.

CUADRO I
Construcción de Carreteras Federales e Inversiones
del Sector Público de México de 1939-1961

Años	Kilómetros	Capital Total en Millones de \$
1939	8,463	51,000,000.00
1940	9,108	57,000,000.00
1941	9,926	89,000,000.00
1942	11,800	155,000,000.00
1943	13,526	181,000,000.00
1944	15,246	166,000,000.00
1945	16,394	184,000,000.00
1946	17,409	231,000,000.00
1947	18,544	235,000,000.00
1948	19,927	302,000,000.00
1949	20,439	333,000,000.00
1950	21,422	364,000,000.00
1951	22,871	532,000,000.00
1952	23,925	617,000,000.00
1953	25,288	544,000,000.00
1954	26,353	608,000,000.00
1955	27,277	591,000,000.00
1956	28,616	556,000,000.00
1957	30,227	788,000,000.00
1958	31,967	848,000,000.00
1959	37,615	1,043,000,000.00
1960	47,219	828,000,000.00
1961	49,310	1,107,000,000.00

Fuente: Anuario de la SAHOP.



SIERRA MADRE CHIAPAS

Mapastepec

Escuintla

Acapetahua

Villa Comatián

HIXTLA

Tuzalán

Motozintla

S O C O M U S C O

Estación Tuzalán

Est. Huehuetán

Huhuetán

OCEANO PACÍFICO

Cacaohatán

Tuxtla Chico

TAPACHULA

Alvaro Obregón

Hidalgo

Talismán

Mazatán

Metepa

GUATEMALA

PUERTO MADERO

Est. Cacahoatán

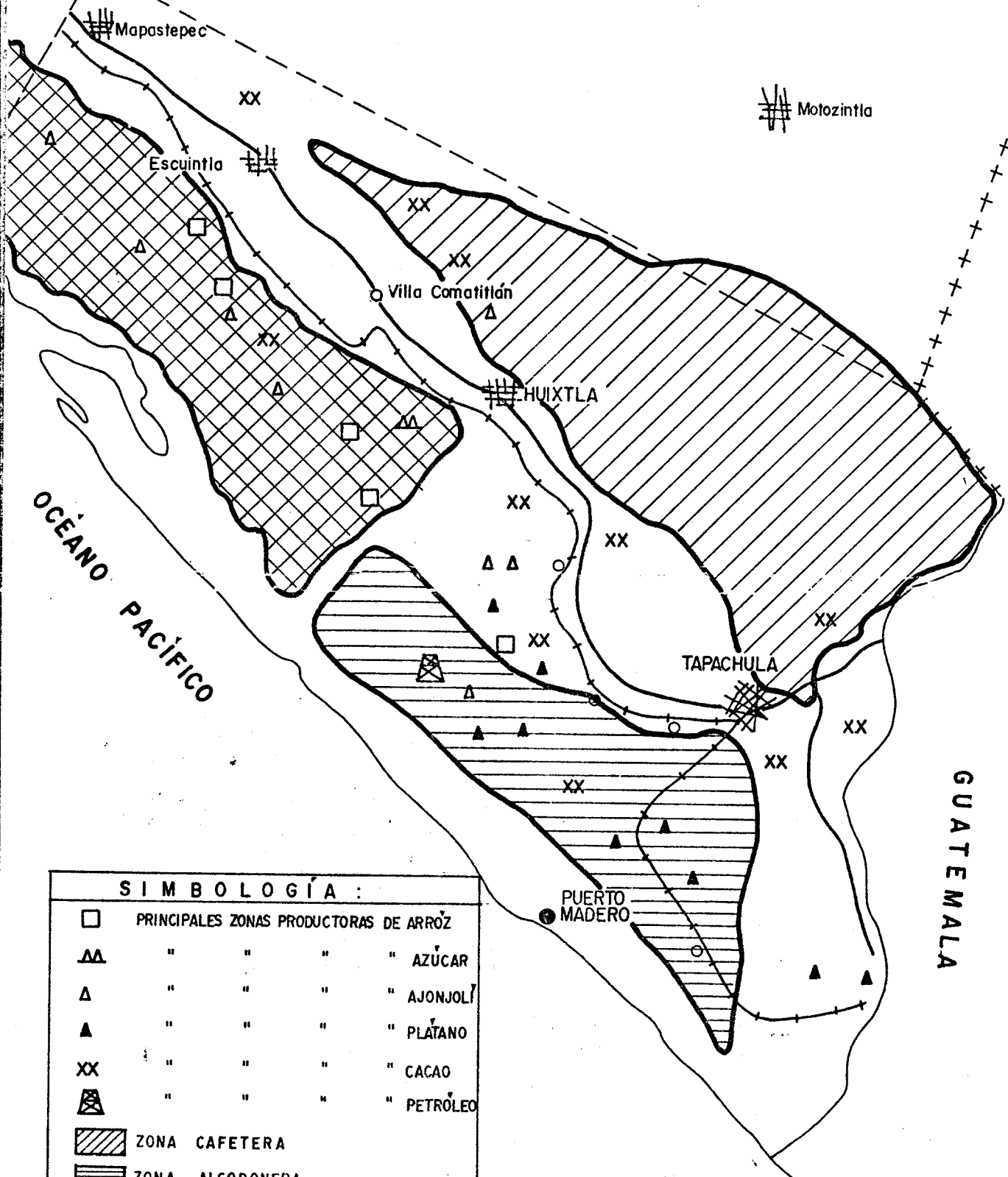
F. Hidalgo

Est. Tres Hermanos

Cd. Hidalgo

SIMBOLOGÍA:	
CARRETERAS PAVIMENTADAS	—
FF.C.C. PANAMERICANO (1901-1908)	—+—+—+—+—+—+—
MUNICIPIOS	⊠
EJIDOS	○

SIERRA MADRE DE CHIAPAS



SIMBOLOGÍA :

□	PRINCIPALES ZONAS PRODUCTORAS DE ARROZ
△△	" " " " AZÚCAR
△	" " " " AJONJOLÍ
▲	" " " " PLÁTANO
XX	" " " " CACAO
⊠	" " " " PETRÓLEO
▨	ZONA CAFETERA
▧	ZONA ALGODONERA
▩	ZONA GANADERA

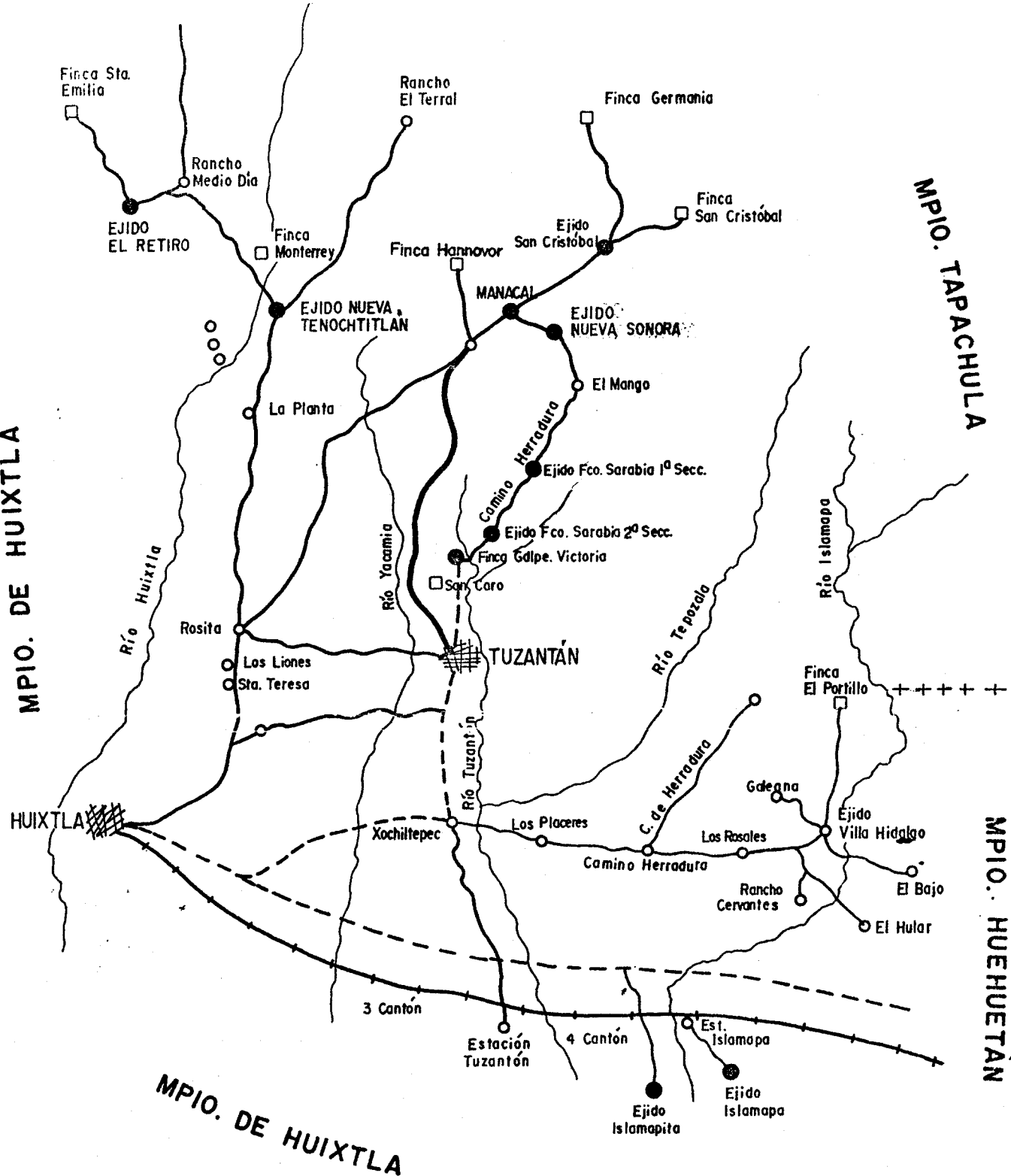
FUENTE S.A.R.H.

MPIO. DE HUIXTLA

MPIO. TAPACHULA

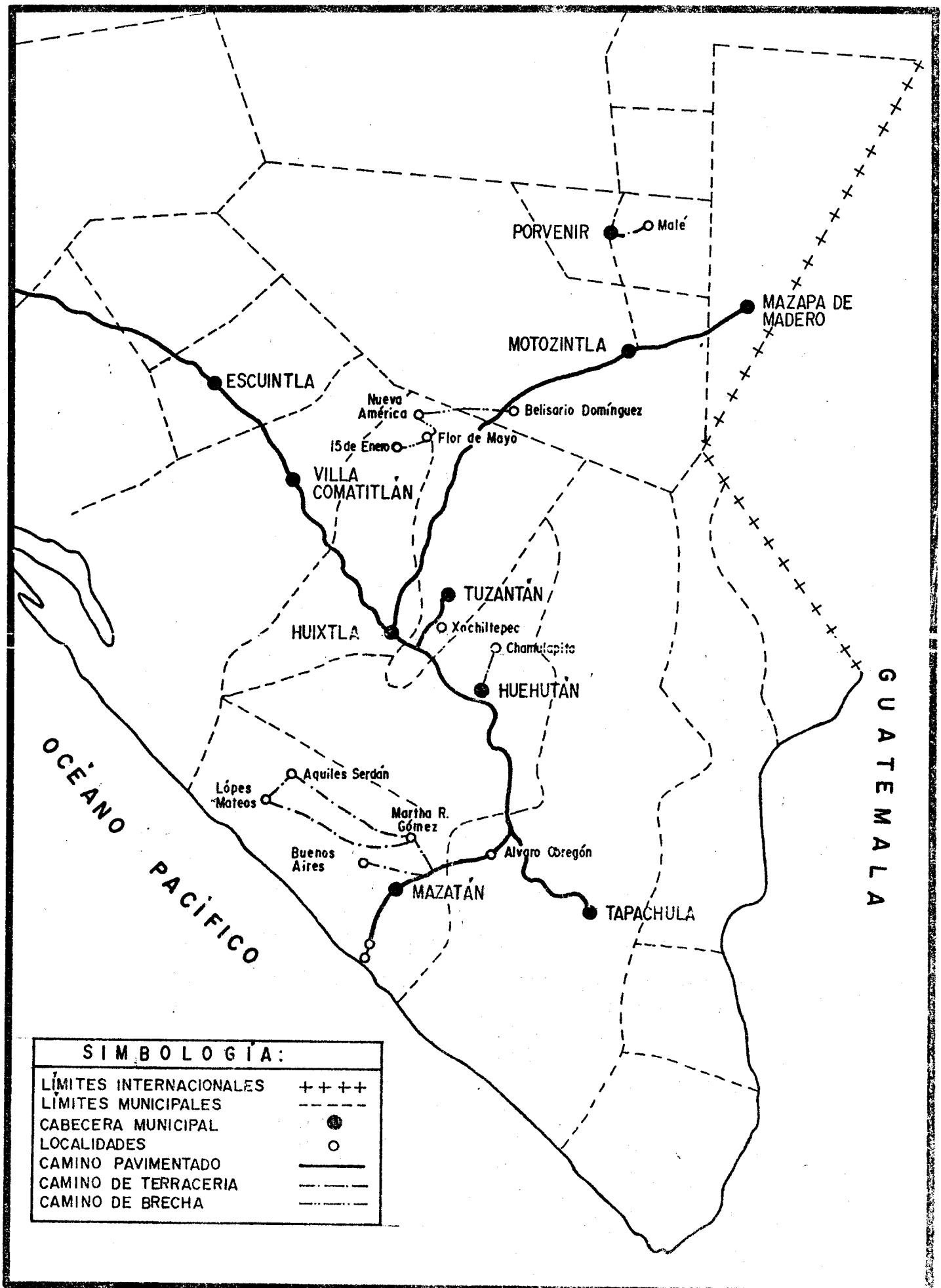
MPIO. HUEHUETÁN

MPIO. DE HUIXTLA



SIMBOLOGÍA :	
MUNICIPIOS	
FINCAS	
EJIDOS	
RANCHOS	
RÍOS	
CARRETERA PAVIMENTADA	
CARRETERA (EN CONFLICTO)	
VÍA FÉRREA	
CAMINOS DE HERRADURA	

MUNICIPIO DE TUZANTÁN



OCEANO PACIFICO

GUATEMALA

SIMBOLOGÍA:	
LÍMITES INTERNACIONALES	+++
LÍMITES MUNICIPALES	- - - -
CABECERA MUNICIPAL	●
LOCALIDADES	○
CAMINO PAVIMENTADO	————
CAMINO DE TERRACERIA	- · - · -
CAMINO DE BRECHA	- · - · -

B i b l i o g r a f í a

- Aubet, María-José, Rosa Luxemburg y La Cuestión Nacional, Ed. Anagrama, Barcelona, España, 1977, pp. 189.
- Barkin y King, Desarrollo Económico Regional, Ed. Siglo XXI, 4a. ed., México, 1979, pp. 267.
- Bartra, Roger, Estructura Agraria y Clases Sociales de México, Ed. ERA, - (IIS) UNAM, SP/28, México 1979, pp. 182.
- Bassols, Batalla, Angel y otros, La Costa de Chiapas, (Un Estudio Económico), Ed. UNAM, IIE, México, 1974, pp. 163.
- Barajas, Ernesto, Fichas de Trabajo de Campo, 1981.
- Bujarin, Nicolai, I., La Economía Mundial y El Imperialismo, Ed. P y P, 3a. ed., No. 21, México 1971, pp. 224.
- Casahonda, Castillo, José, 50 Años de Revolución en Chiapas, Ed. ICACH, 2a. ed., México, 1974.
- Carmagnani, Formación y Crisis de un Sistema Feudal, Ed. Siglo XXI, México 1978, pp.120.
- Coatsworth, H. John, El Impacto de los Ferrocarriles en el Porfiriato, Ed. Sepsetentas, dos tomos, México, 1976, pp. 150 c/u.
- Carey, Mcwilleams, Al Norte de México, (México: Siglo XXI, 1968).
- Foster, A.G., Las Culturas Tradicionales y los Cambios Tecnológicos, Ed. FCE, México 1974, pp. 260.
- Frank, A. G., Capitalismo y Subdesarrollo en América Latina, Ed. Siglo XXI, México 1978.
- Farnworth, G. Edward y Golley, B. Frank, Ecosistemas Frágiles, Ed. FCE, México 1977, pp. 381.
- García, Soto, J. Mario, Soconusco en la Historia, México, 1964, pp. 436.
- García, Soto, J. Mario, Geografía General de Chiapas, México, 1968, pp. 375.

- García de León, Antonio, "Lucha de Clases y Poder Político en Chiapas", en Historia y Sociedad, No. 22, Ed. El Machete, México, 1979, pp. 110.
- Gresham, Chapman, John, La Construcción del Ferrocarril Mexicano, (1837-1880), Ed. Sepsetentas, No. 209, México, 1975, pp. 197.
- Helbig, Carlos, El Soconusco y su Zona Cafetalera en Chiapas, Ed. Inst. de Ciencias y Artes de Chiapas, (traducción de Auguste Muech), Tuxtla Gutiérrez, 1961, pp. 133.
- Hewitt, Cyntia, La Modernización de la Agricultura Mexicana, 1940-1970, Ed. Siglo XXI, 2a. ed., México, 1978, pp. 133.
- Jordi, Borja, Movimientos Sociales, Ed. SIEP, Planteos, Argentina, Buenos Aires, 1975, pp. 122.
- Kausky, Karl, La Cuestión Agraria, Ed. ECP, 3a. ed., México 1978, pp. 501.
- Lenin, El Desarrollo del Capitalismo en Rusia, Ed. Progreso, Moscú, 1974, pp. 695.
- López y Rivas, Gilberto, La Guerra del 47 y la Resistencia Popular a la Ocupación, (Teoría e Historia), Ed. Nuestro Tiempo, México 1976, pp. 207.
- Lojkine, Jean, El Marxismo, El Estado y La Cuestión Urbana, Ed. Siglo XXI, México, 1979, pp. 337.
- Luxemburg, Rosa, Introducción a la Economía Política, Ed. P y P, 3a. ed., No. 35, México, 1975, pp. 242.
- Marx, Engels, El Manifiesto Comunista, Ed. Progreso.
- Marx, Karl, El Capital, Ed. FCE, México, 1978, pp. 345.
- Marx y Hobsbawm, Formaciones Precapitalistas, Ed. P y P, No. 20, 7a. ed., México, 1970, pp. 104.
- Martínez, P. L. Marielle y Otros, Los Caminos de Mano de Obra como Factor de Cambio Socioeconómico, Ed. Colegio de México, (CES), No. 27, México 1980, pp. 69.

- Mattelart, Armand, Comunicación y Transición al Socialismo, Ed. ERA, (Serie Popular), No. 78, México 1981, pp. 214.
- Mauro, Marini, Ruy, Dialéctica de la Dependencia, (México: ERA, 1979), pp. 101.
- Montaño, Cristina, "La Guerra de 1847 y La Guerra Civil Norteamericana", en Iztapalapa (ROSH), México, 1976, pp. 248.
- Pozas, Ricardo, "El Trabajo en las Plantaciones Cafetaleras y El Cambio Social Cultural del Indio", rev. Mexicana de Estudios Antropológicos, Tomo No. I, 1952.
- Polhenz, Córdova, Juan, Dependencia y Desarrollo Capitalista en una Región Agrícola, Las Plantaciones Cafetaleras de la Sierra Madre de Chiapas, Tesis Profesional, México, 1979, pp. 225.
- Rama, M. Carlos, Historia de América Latina, Ed. Brujera, Barcelona, España, 1978, pp. 280.
- Rostow, Los Cambios Sociales, Ed. FCE, 2a. ed., México, 1979, pp. 433.
- Semo, Enrique, Historia del Capitalismo en México, Ed. ERA, México, 1977, pp. 281.
- Stalin, José, El Marxismo y La Cuestión Nacional, Ed. Fundamentos, No. 74, España, 1976, pp. 98.
- Singer, Paul, Economía de la Urbanización, Ed. Siglo XXI, 4a. ed., (trad. de Stella Mastrangelo), México, 1979, pp. 178.
- Suárez, Cortés, Blanca, La Explotación del Migrante Guatemalteco y sus Efectos en el Desplazamiento de Mano de Obra Nacional, Informe de Práctica de Campo, Depto. de Antropología Social, UAM.
- Sunkel y Paz, El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo, Ed. Siglo XXI, 11a. ed., México, 1978, pp. 385.
- Topalov, Christian, La Urbanización Capitalista, Ed. Edicol, México, 1979, pp. 186.
- Vernon, Raymon, El Dilema del Desarrollo Económico de México, Ed. Diana, 7a. ed., México, 1975, pp. 235.
- Velasco, Jesús, A., El Desarrollo Comunitario de la Sierra Madre de Chiapas (Un Modelo de Integración), Ed. UNAM, México, 1979, pp. 405.

Excelsior

Diario Capitalino de 42 páginas.

Director: Regino Díaz Redondo.

El Sol del Soconusco

Diario de Tapachula, Chis., de 12 páginas.

Director: Navarro, Reyes.

Proceso

Semanario de Información y Análisis

Revista Semanal : México

Director: J. S. García

SARH, Informe de 1980.

SAHOP, Anuario de 1970, pp. 32.

SOP, Memorias de Labores de 1970, pp. 60.

Uno Más Uno

Diario Capitalino de 32 páginas

Director: M. Becerra Acosta.