

La isquemia **carretera** de México¹

César Guerrero

Trazar una red **carretera** que conecte menos al centro con los puntos de la periferia que a estos entre sí, amplía no solo la posibilidad de transitar de manera fluida por todo el territorio nacional, sino las oportunidades de desarrollo económico según las necesidades de cada región.

En las últimas décadas México ha impulsado sostenidamente el libre comercio. Esto incluye nuestro ingreso al GATT en los ochenta, la creación de un bloque comercial con América del Norte en los noventa y la posterior celebración de tratados de libre comercio bilaterales (v.g. con Japón, Israel y Chile) y regionales (v.g. con la Unión Europea) que a la fecha persisten (Alianza del Pacífico). La atracción de inversiones a nuestro país se fundamenta cotidianamente en el conjunto de 12 acuerdos de libre comercio que dan a nuestras manufacturas acceso privilegiado a 44 países (el doble de lo que es factible para las producidas en territorio estadounidense).

A pesar de ello, luego de 30 años de seguir esta estrategia —que sin duda ha sido exitosa en sus términos— no se ha producido un crecimiento inclusivo para sectores y regiones enteras del país, lo que en parte se refleja en modestas tasas de crecimiento económico. Si las exportaciones (manufacturas, petróleo) se ralentizan, también lo hace la economía. Hemos otorgado mayor importancia a las variables macroeconómicas (inflación, acceso al crédito, Estado de derecho, condiciones de competencia, etcétera) que al estudio y la mejora paralela de nuestras condiciones microeconómicas. Ambas tareas son necesarias y complementarias. En el discurso sobre el desarrollo económico

de nuestro país, el mercado interno recibe poca atención y aún menos sus necesidades particulares. Propongo explorar solo una de ellas: la comunicación terrestre.

El territorio

El 28 de abril de 2014, el presidente de la República presentó el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018. El documento² señala que 98% de las personas y 55% de la carga que transitan por el país utilizan la infraestructura **carretera**, cuya longitud asciende a 377 mil 660 km. Solo 2.3% de esa infraestructura corresponde a carreteras de cuota,³ las cuales normalmente son de alta especificación.⁴ Las carreteras federales libres representan 10.8% de la red; la red alimentadora estatal, 22.2%; la red rural, 44.9%, y las brechas “mejoradas”, 19.8%. De ahí que en términos de infraestructura **carretera**, México ocupe el sitio 51 de 148 países incluidos en el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial 2013-2014.

El territorio tiene una importancia fundamental en la conformación de los grupos humanos, en su sentido de comunidad y en sus posibilidades de prosperidad. En algunos países, existe una identidad casi perfecta entre nación, economía y territorio. A Francia, por ejemplo, la definen sus barreras físicas, al interior de las cuales se encuentra un territorio fácil de transitar, tanto por vías terrestres como por vías fluviales.⁵

México es tres veces más grande que Francia pero, además, su territorio de



Fecha 05.08.2014	Sección Revista	Página 31-34
----------------------------	---------------------------	------------------------

1.9 millones de km² alberga múltiples barreras. Con dos grandes penínsulas, el nuestro es asimismo un país muy montañoso: nada menos que ocho cordilleras lo recorren. Por ende, el INEGI clasifica nuestro espacio físico en 15 zonas geográficas distintas, entre áreas costeras a nivel del mar y altiplanicies de más de 2 mil 300 metros de altitud. Partido en dos por el Trópico de Cáncer, la mitad norte es de clima seco y la mitad sur de clima templado o tropical. No es por lo tanto extraño que a México lo caracterice su gran diversidad biológica, lingüística y cultural.⁶

Esa diversidad nos enriquece pero también nos plantea desafíos constantes. Las 12 entidades de la República cuya población en pobreza asciende a la mitad o más son aquellas con amplias zonas de muy difícil tránsito: Chiapas, Guerrero, Puebla, Oaxaca, Tlaxcala, Michoacán, Zacatecas, Hidalgo, Veracruz, San Luis Potosí, Durango y Tabasco. El Mapa 1, construido a nivel municipal, lo refleja con relativa claridad.

La OCDE dedicó su informe anual "Perspectivas económicas de América Latina 2014" al tema "Logística y competitividad para el desarrollo". Ahí se afirma que "el déficit en infraestructura incide en un bajo desempeño logístico de la región", que "los costos logísticos [en América Latina] representan entre el 18% y el 35% del valor del producto frente a cerca del 8% en los países de la OCDE" y que "el mayor rezago se presenta en el sistema de carreteras".⁸

Aislamiento y dispersión son, por lo tanto, sinónimos de pobreza. Multiplican el costo de acceso a bienes, servicios y conocimientos tanto como escatiman las oportunidades. En México, un alto porcentaje de la población reside en poblaciones con menos de 2 mil 500 habitantes: el 23.3%. Subiendo un poco el umbral, resulta que 27.5% reside en localidades de 15 mil habitantes o menos. Casi un tercio de los mexicanos.

En el otro extremo, el de unas cuantas grandes zonas metropolitanas, bienes, servicios y conocimientos fluyen más fácilmente entre las personas. La del Valle de México contaba 20 millones de habitantes en 2010. Tres más oscilaban entre 2.7 y 4.4 millones de habitantes. Otras seis, entre 1 y 2 millones. La cuestión no es incentivar una mayor población en estas

primeras 11 zonas metropolitanas, sino en las 48 siguientes, que oscilan entre 100 mil y un millón de habitantes, desarrollando sus comunicaciones.

Sin embargo, tan solo por su extensión, no es fácil unir al país. El recorrido en auto de la Ciudad de México a Tijuana comprende 2 mil 766 kilómetros, y no todo en condiciones propias de una autopista. El de Tijuana a Chetumal, 4 mil 89 kilómetros. Tampoco es fácil unir poblaciones que se encuentran cerca debido a las barreras físicas. Entre el puerto de Mazatlán, en Sinaloa, y la capital de Durango, estado vecino, median 230 kilómetros en autopista. Mas para hacerla realidad, hubo que edificar 115 puentes y 63 túneles. Tan solo el Baluarte, el puente atirantado más alto del mundo, requirió una inversión de 2 mil millones de pesos. De manera que construir y mejorar la infraestructura **carretera** en México requiere recursos muy superiores a los de otros países.

¿Qué regiones de México pueden compararse al territorio francés, en las que bienes y personas puedan circular con relativa facilidad, sin que el campo sea sinónimo de aislamiento frente a las ciudades? Muy pocas. El Bajío es una de ellas. No hay grandes barreras físicas entre Querétaro y Guadalajara, pero sí entre la Ciudad de México y tres de sus ciudades vecinas: Toluca, Cuernavaca y Puebla.

Todo lo anterior explica que, a lo largo de la historia, en México se haya privilegiado un patrón radial en la construcción de la mejor infraestructura de comunicación terrestre. Las autopistas muestran ese diseño sobre el territorio. Unir a la periferia con el centro, antes que a las regiones entre sí, con independencia del centro, era condición de gobernabilidad. Ya debemos superar ese desafío inicial.

De lo radial a lo reticular

En el caso de México, integrar regiones y mercados requiere concluir una red terrestre de comunicaciones con un patrón reticular y no radial. Unir ciudades cercanas entre sí, aun cuando haya barreras físicas que las mantengan separadas, será a la larga más provechoso que dejarlas como están, de manera que no sean dependientes de un solo nodo para su comunicación efectiva, como Acapulco, que quedó aislado por cielo y tierra el verano pasado debido a la falta de buenas comunicaciones con otras ciudades del país.

La lógica radial es tan persistente que ocurre incluso cuando ni siquiera hay barreras entre los puntos a unir. El mejor ejemplo de lo anterior son tres ciudades del centro-norte de México: Zacatecas,

Continúa en siguiente hoja

Fecha 05.08.2014	Sección Revista	Página 31-34
----------------------------	---------------------------	------------------------

San Luis Potosí y Aguascalientes. A pesar de que entre ellas la distancia promedio es de menos de 200 kilómetros, la calidad de las carreteras que las unen es muy dispar. Una autopista une a Aguascalientes con Zacatecas, pues ambas forman parte de la ruta entre el centro y el norte del país. Pero la **carretera** Zacatecas-San Luis Potosí, con todo lo recta que es, no cumple las especificaciones de una autopista, siendo la distancia entre ambas ciudades de apenas 191 kilómetros. La razón es que desde San Luis Potosí no hay muchos lugares más a dónde ir. No existe una autopista de San Luis Potosí a Querétaro, ciudad que por cierto se encuentra casi exactamente al sur de aquella, en línea recta. Tampoco hay una autopista de San Luis Potosí a Tampico: la Sierra Potosina lo impide. San Luis Potosí y Zacatecas tienen por lo tanto poco qué decirse, aunque vivan juntas. Ni qué decir de San Luis Potosí y Aguascalientes (166 kilómetros). La **carretera** existe, pero tampoco es una autopista, sino una vía tan poco transitada que la cubren la tierra y los encharcamientos. Sin duda los atavismos políticos han contribuido a mantener desunidas a las regiones entre sí para privilegiar su relación con el centro.

Desde la administración previa, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCYT) 2007-2012 preveía la conclusión de 14 corredores carreteros entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país. Los 19 mil 245 kilómetros de dichos corredores se habían modernizado en un 82%, afirmaba el documento. El PNI vigente considera 15 corredores, pero juzga el grado de modernización a altas especificaciones en mucho menos: 68.6 por ciento.⁹

Según el primer mapa, tomado del PSCYT, el trazo de los corredores carreteros se define principalmente en sentido norte-sur y este-oeste, como en letras hache. Sin embargo, cuando se estudia el mapa, sobre todo a escala continental, parece más lógico que esos ejes sean suroeste-noreste, noroeste-sureste, como las astas de una x, de tal manera que las principales ciudades del país estén adecuadamente conectadas, no con uno sino con varios polos en derredor suyo, como en el Mapa 3.

Guadalajara y Monterrey deberían estar unidas por una autopista en diagonal, con Zacatecas a la mitad, sin pasar por Aguascalientes. Querétaro debería tener una salida adicional al Pacífico, mediante una autopista hacia Durango,

con San Luis Potosí y Zacatecas como parte del trayecto. También en sentido norte-sur y este-oeste hay tramos que no han sido concluidos.

Guanajuato y Morelia no cuentan con una autopista que las una, aunque la primera está al norte de la otra casi en línea recta. El tramo entre Salamanca y la autopista México-Guadalajara, incluida una laguna de por medio (Cuitzeo), ya existe. Falta el tramo final hasta Morelia. A Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Ixtapa, Acapulco, Huatulco y Salina Cruz debería unir las una autopista costera.

Nuestro territorio está lleno de posibilidades como estas, algunas con más barreras que otras, pero siempre con grandes perspectivas de unir y multiplicar las oportunidades de desarrollo de ciudades y regiones intermedias. Afortunadamente, el PNI recién publicado contempla diversas obras carreteras, sobre la base de que “sirven de soporte a la actividad económica y social”¹⁰ y con un criterio que trasciende el centralismo. Se propone “equiparar las dotaciones de capital público entre las diferentes regiones del país” y así “reducir la desigualdad de oportunidades que existe entre las regiones de México”.¹¹ Merece la pena enumerar algunos de los proyectos que corresponden al Sureste:

- En la península de Yucatán, se plantea una desviación de la autopista Mérida-Cancún para llegar directamente a Playa del Carmen, y la ampliación a cuatro carriles de la **carretera** Mérida-Chetumal. En Chiapas, en beneficio de dos imanes turísticos, se prevé realizar una autopista que una a San Cristóbal de las Casas con Palenque, ciudades entre las que media una difícil topografía.
- En el Istmo, la autopista Acayucan-La Ventosa permitirá unir finalmente el puerto de Coatzacoalcos, en el Golfo de México, con el de Salina Cruz, en el Pacífico. Una vía férrea paralela hará lo propio. El tránsito de carga entre Acapulco y Veracruz podrá evitar Cuernavaca y la Ciudad de México cuando se concluya un largo libramiento diagonal entre Jantetelco (Puebla) y El Higuera (Morelos).¹²

Estas dos últimas obras serán tan significativas como el Corredor Biocénico Aconagua,¹³ túnel ferroviario que Argentina y Chile construyen a través de los Andes. Este túnel, que unirá Santiago, capital de Chile, con Mendoza, en Argentina, representará de hecho un corredor entre los puertos de Valparaíso, en el Pacífico, y Buenos Aires, en el Atlántico, sin tener que rodear el continente hasta la Tierra del Fuego. Una vez concluido, permitirá que la carga que hoy fluye entre los países de Sudamérica mayoritariamente por mar (83%) se traslade principalmente por tierra.

En el conjunto de proyectos carreteros del PNI 2014-2018 predominan aquellos vinculados a necesidades logísticas y turísticas a partir de flujos internacionales, no domésticos. Seguramente obedece a la mayor rentabilidad de este tipo de obras frente a necesidades internas menos dinámicas. Pese a ello, es de esperarse que una vez ejecutados contribuyan a desahogar también nuestra isquemia **carretera** entre regiones y ciudades vecinas, vinculando algunos fragmentos de nuestro mercado doméstico. Mientras tanto, haber trascendido el patrón radial es lo más trascendente de este Plan y de su predecesor. **EstePaís**

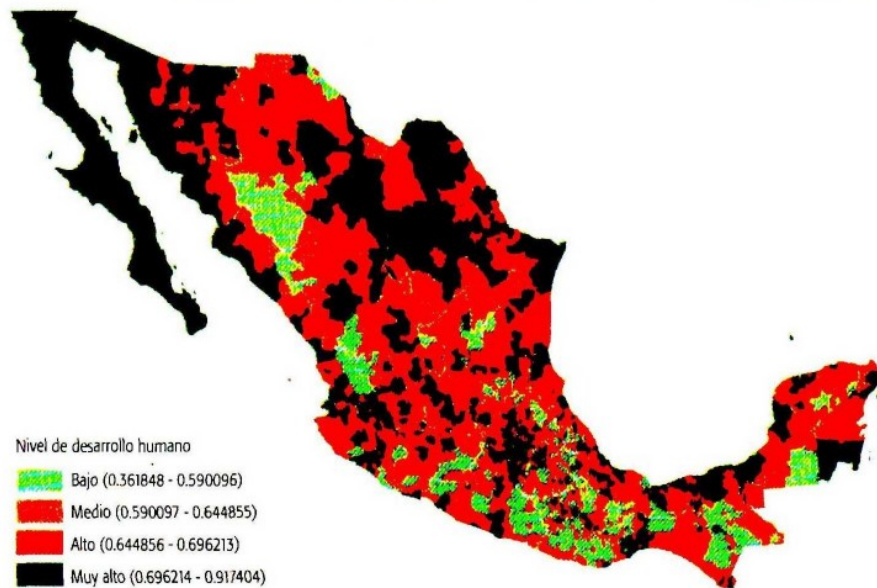
Fecha 05.08.2014	Sección Revista	Página 31-34
----------------------------	---------------------------	------------------------

<www.estepais.com>.

CÉSAR GUERRERO es internacionalista por el ITAM. Actualmente es director de Relaciones Bilaterales de la Secretaría de Educación Pública <@cesaguerrero>.

Unir ciudades cercanas entre sí, aun cuando haya barreras físicas, será a la larga más provechoso que dejarlas como están, de manera que no sean dependientes de un solo nodo para su comunicación efectiva

MAPA 1 Índice de Desarrollo Humano de los 2 mil 456 municipios y delegaciones de México



Nota: El IDH municipal corresponde al año 2010.

Fuente: PNUD México, *Índice de Desarrollo Humano municipal en México: Nueva metodología*, México, 2014, p. 17.

Fecha 05.08.2014	Sección Revista	Página 31-34
----------------------------	---------------------------	------------------------

MAPA 2 Corredores carreteros



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Programa sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012*, México, p. 40.

MAPA 3 Corredores interestatales, libramientos y accesos a 2012



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Programa sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012*, México, p. 55.