

TRANSPORTE Y DESARROLLO REGIONAL

Dr. Bernardo Navarro Benítez
DAH Sandra Luz Bacelis Roldán
UAM-X, Departamento de
Teoría y Análisis, CyAD

ANTECEDENTES

Partimos por enunciar una idea general que guía las presentes reflexiones, el territorio nacional en la historia moderna ha tenido en el transporte y su infraestructura un elemento fundamental de impacto en la configuración de sus regiones y ha constituido también un factor esencial para la integración nacional¹.

La afirmación anterior de elevado consenso entre estudiosos y analistas, sin embargo no se ha reflexionado en suficiencia por lo que respecta al conjunto de sus impactos y consecuencias en el análisis regional.

¹ González O. y Bernardo Navarro, *Carreteras y desarrollo económico en México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1991.

TRANSPORTE Y REGIÓN EN EL DEVENIR HISTÓRICO

No cabe duda, como es conocido, que desde la época prehispánica las rutas de transporte, la localización de los principales asentamientos indígenas y el dominio político-militar de los grupos dominantes, tenían en las estrategias de desplazamiento, comunicación y movilidad un factor de fundamental impacto en la estructuración del territorio, o mejor dicho, de los territorios del mundo prehispánico².

La función del territorio y sus regiones a partir del dominio español posterior a la conquista, difícilmente podría ser comprendido si eliminamos del análisis igualmente la comprensión de las rutas y estrategias de desplazamiento.

De esta época tenemos muy presente como ejemplo relevante la función estratégica que adquiriría la ruta México-Veracruz para garantizar el flujo de metales preciosos extraídos de las regiones mineras así como el reflujo de productos y la circulación de personas por la misma ruta que garantizaba el predominio colonial.

Desde la perspectiva económica sería imposible comprender el proceso de acumulación originaria del capital ocurrido en México durante la segunda mitad del siglo XIX, ya en la etapa independiente, sin la crucial función integradora de los caminos y, sobretodo, posteriormente, de los ferrocarriles en la integración de los mercados regionales y en la constitución misma del propio mercado interno³. Ciertamente lo anterior no elimina el crucial rol del transporte y de sus rutas en la consolidación propiamente dicha del Estado Nacional, ocurrida en dicho periodo.

Teoría, investigación, práctica planificatoria

Desde el punto de vista de la teoría regional que explica la configuración del territorio en el contexto de las economías de mercado existe consenso entre sus estudiosos respecto al rol fundamental del transporte en su explicación de la estructuración regional. La teoría clásica

² González Aragón Jorge. *Urbanización indígena en la Ciudad de México*. UAM-X. México, 1993.

acepta, reivindica y releva esta función crucial de la variable transporte en la localización de los diversos tipos de actividades y en la constitución de los sistemas físicos de asentamientos humanos.⁴

Lo señalado sucintamente con anterioridad enuncia algunos de los consensos más ilustrativos existentes entre los planificadores y regionalistas. Sin embargo, es llamativa la poca atención que se le otorga, dentro de la investigación urbano-regional actual, al análisis complejo del conjunto de factores que determinan la interrelación entre la configuración territorial y el desarrollo de la infraestructura de transporte, la evolución tecnológica del mismo, los agentes intervinientes en la actividad y las políticas estatales que impactan al sector, entre otros elementos.

De aquí que llame la atención, por ejemplo, la carencia de trabajos de investigación que analicen a profundidad temas cruciales dentro de los estudios espaciales como lo es la temática de la evolución del territorio nacional a partir de la post-Revolución relevando las modalidades específicas que en la integración, formación y consolidación de las diversas Regiones ha tenido la evolución del transporte, fundamentalmente por la implantación de su infraestructura.

De esta forma no se han desarrollado investigaciones a profundidad de temas tan importantes como lo son los impactos que la configuración de las redes de caminos⁵ en la inmediata post-revolución provocaron en la paulatina integración del territorio nacional, investigaciones que nos permitirían conocer con plenitud lo fragmentado, complejo, contradictorio e inacabado de este proceso en el tiempo y en el espacio. Y permitiría también enriquecer el conocimiento de otros aspectos de la realidad regional en sus dimensiones sociales, política, geográfica, económica, cultural, etcétera.

Probablemente una de las consecuencias más graves de esta omisión impacte los estudios, planeación y políticas específicas de transporte en la ordenación territorial de la Región Centro y

³ Hansen, Roger. La política del desarrollo mexicano. México. Editorial Siglo XXI, 1974.

⁴ Véase los desarrollos de conocidos autores: Christallier, Losch, Von Tunen, entre otros importantes autores de esta vertiente interpretativa.

⁵ González, Ovidio. Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio. En Revista mexicana de sociología. N° 3 julio/septiembre de 1990. UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales. México

de su núcleo constitutivo el Area Metropolitana de la Ciudad de México, corazón de la megalópolis del centro, como veremos inmediatamente.

Región Centro, transporte y planeación

Una de las ideas de más amplio consenso existente entre los especialistas y quienes no lo son, es la afirmación de que una de las deformaciones en la ordenación territorial de la Ciudad de México tiene su origen en el diseño radial de las confluencias carreteras que arriban hacia y desde esta urbe, diseño que tiene como antecedente inmediato la propia implantación de las vías férreas.⁶

Derivado de este consenso se generaron diversas propuestas que aceptaban, incluso, la incidencia ordenadora del transporte en la Región Centro y en la propia metrópoli, a través de la construcción de libramientos y ejes carreteros que ligaran los accesos troncales y evitaran el paso por las zonas consolidadas de la urbe.⁷

A pesar que estas propuestas fueron ya planteadas desde la década de los años setenta, muy poco se hizo al respecto. Al contrario diversas acciones públicas y privadas reforzaron este carácter radial reforzando e incluso llevando a niveles superiores los efectos territoriales perniciosos.

No es sino varios años después que se van desarrollando diversos esfuerzos importantes pero aislados con el planteamiento de alternativas para modificar los mencionados efectos derivados de la implantación de infraestructura de transporte en la metrópoli y la Región Centro. Entre estos esfuerzos sectoriales pero desafortunadamente desintegrados, destaca la propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, concebida, al parecer, previamente en la SAHOP, de los trenes radiales de alta velocidad. Esta propuesta requiriendo contemplar una serie de aspectos complementarios que le dieran coherencia sería sin duda una de las mas interesantes respecto a lo que aquí nos interesa.

⁶ Departamento del Distrito Federal. Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. México, 1977.

⁷ A este respecto llaman la atención los trabajos desarrollados por la Comisión de Conurbación del Centro del País durante la década de los años setenta

No es sino hasta los esfuerzos de planeación metropolitana recientemente realizados por las autoridades del Estado de México y las del Distrito Federal posteriormente, que la visión transporte-territorio es abordada de una manera novedosa y más compleja.

Probablemente el planteamiento mas desarrollado a este respecto sea la propuesta de planeación del Distrito Federal, que abarca en lo territorial el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, en tanto en lo sectorial destacan el Programa Integral de Transporte 1995-2000, e incluso el mismo Plan Maestro del Metro y Tren Ligero 1996.

En este sentido, las sugerencias más relevantes a nivel regional son:

1. La actualización del proyecto de Trenes Radiales con los que, en vinculación con la red del Metro, se pretende estructurar un “sistema intermodal de transporte.” Esta actualización se realiza con el objetivo de impulsar un conjunto de cinco ciudades medias pertenecientes a la Región Centro que contribuyan a la descentralización del AMCM. Las rutas propuestas son:

- Observatorio - Lerma – Toluca
- Rosario -Tepeji del Río -Jilotepec –Querétaro
- Martín Carrera - Otumba –Pachuca
- Los Reyes la Paz - Amecameca -Cuautla –Puebla
- San Jerónimo -Cuautla - Yautepec - Cuernavaca

2. La consideración de un sistema Regional de transporte colectivo que incorpora aspectos de vialidad regional, pretendiendo crear un libramiento a la Ciudad que disminuya problemas de circulación, contaminación y deterioro de los pavimentos a través de autopistas de cuota. Lo anterior se basa en dos grandes sistemas viales:

- La construcción del Circuito del Valle de México (Tercer Anillo Vial); los principales puntos vinculados son: La Venta, Champa, Lechería, Jorobas, Venta de Carpio Texcoco, Chalco, Colegio Militar y Ajusco.
- Construcción del Circuito Exterior Regional (Cuarto Anillo Vial), que intercomunicará a los estados de Querétaro, Hidalgo, Puebla y Estado de México.
- Complementariamente se contempla construir seis accesos carreteros en los cuatro puntos cardinales de la metrópoli.

En opinión de la versión actualizada del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, las pretensiones regionales de estas obras viales se sintetizarían en:

Los efectos que estas obras de infraestructura carretera tendrán en el mediano plazo son de gran magnitud para el cambio en las condiciones de accesibilidad no sólo dentro del área metropolitana y en el norte del valle, sino en toda la corona regional de la ciudad; ésta dinámica redefinirá el papel de la Ciudad de México al redimensionar las localizaciones alternativas que brindan las zonas metropolitanas próximas. Es probable que la centralidad de la ciudad de México y el funcionamiento megalopolitano de la corona de ciudades queden fortalecidos con este esquema.

Para aprovechar los beneficios que generarán éstas importantes inversiones y evitar los impactos negativos que pudiesen producir, es indispensable en primer término contar con planteamientos explícitos de control a la urbanización inducida por esas vialidades, y proteger las áreas forestadas y de recarga acuífera que atraviesan; en segundo término, es preciso asociar explícitamente estas propuestas sectoriales con los planteamientos de desarrollo regional integral, sobre todo en el norte del Valle de México.⁸

Las anteriores propuestas significan, sin duda, un gran avance, sin embargo a pesar de sus bondades, la visión subyacente detrás de estas propuestas de planeación adolece de los siguientes problemas:

1. No toma en cuenta la compleja trama de factores que intervienen en la interrelación Ciudad-Región-Transporte.
2. Hasta ahora se han enfatizado respecto al tema de estas reflexiones la propuestas a nivel planificadorio, incurriéndose en ocasiones en la concepción de una Región Centro “ideal”, donde las peculiaridades político-administrativas, los diversos grados de desarrollo de las entidades, los intereses, peso, fuerza e influencias de los agentes intervinientes no significan siquiera un elemento a considerarse en el ejercicio planificadorio.
3. Como ya lo hemos señalado, básicamente se trata de propuestas de planificación a nivel territorial y sectorial (que tienen la gran ventaja de ser coherentes entre sí); sin embargo, aún en su propia lógica de planeación no se toman diversos aspectos fundamentales que garantizan la coherencia y viabilidad regionales de la propuesta de ordenación territorial. Entre otras ausencias resaltan las dos siguientes:

- La presencia de estrategias de gestión, esenciales en el caso de propuestas de gran envergadura y complejidad como lo son las recién expuestas de alcance regional.
- La evaluación objetiva de la complejidad institucional, político administrativa y de los intereses y contradicciones de los agentes intervinientes en la realidad actual del transporte regional así como de los potencialmente involucrados en las propuestas enunciadas por los planificadores.

⁸ Departamento del Distrito Federal. Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1996-2000. México, 1996. Pág. 54.

BIBLIOGRAFÍA

Hansen, Roger. La política del desarrollo mexicano. México. Editorial Siglo XXI. 1974.

Camarena, Margarita. Homogeneización del espacio. En: Revista Mexicana de sociología. N° 3. Julio-septiembre, 1990. UNAM Instituto de Investigaciones Sociales.

Departamento del Distrito Federal. Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. México, 1996.

Departamento del Distrito Federal. Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000. México, 1995.

González Aragón Jorge. Urbanización indígena en la Ciudad de México. UAM-X. México, 1993.

González, Ovidio. Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio. En Revista mexicana de sociología. N° 3 julio/septiembre de 1990. UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales. México

González O. y Bernardo Navarro, Carreteras y desarrollo económico en México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1991.

ANEXO

Cuadro N° 1
Longitud de la Red Carretera Nacional entre 1930 y 1950,
por tipo de carretera, en kilómetros

Tipo de Carretera	1930	1940	1950
Terracería	629	1643	1865
Revestidas	256	3505	5972
Pavimentadas	541	4781	13585
Total	1426	9929	21422

Fuente: González, Ovidio. Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio. En Revista mexicana de sociología. N° 3 julio/septiembre de 1990.

Cuadro N° 2
Principales ciudades mexicanas unidas a la
Ciudad de México por la Red Carretera en 1940

Ciudad	Población	Rango
Guadalajara	240,721	2
Monterrey	190,128	3
Puebla	138,491	4
Tampico	110,550	5
Torreón	101,354	6
Aguascalientes	82,234	8
Orizaba	76,825	9
San Luis Potosí	77,161	10
León	74,155	11
Veracruz	71,720	12

Fuente: González, Ovidio. Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio. En Revista mexicana de sociología. N° 3 julio/septiembre de 1990.