



Muchacha de servicio. 1974 / Óleo sobre lienzo, 194 x 154 cm.

Las autopistas y los poblados rurales en México. Un muro de contención para el desarrollo local

Rómulo E. Navarrete Noble*

Las redes de transportes desempeñan un papel estructurante en las relaciones de los espacios próximos y alejados, condicionan los vínculos del hombre con su medio, aumentando o disminuyendo su capacidad de movilidad y control sobre los recursos, canalizando los accesos al mercado laboral, desplazando la población, permitiéndoles su expansión o su reclusión a determinadas áreas.¹

Desde la perspectiva oficial, las autopistas se consideran como la red de transporte carretero más relevante para el desarrollo económico de la nación, debido a que tienen la capacidad de

disminuir el tiempo de traslado de personas y mercancías de un punto a otro. En México, para circular por las carreteras de cuota hay que solventar un alto peaje, a diferencia de los países desarrollados en donde no se costea éste o, si se hace, es mínimo. En este sentido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) sostiene que este pago representa la posibilidad de reinvertir lo recaudado para construir nuevas carreteras y dar mantenimiento a las existentes.²

Los promotores y constructores de las carreteras de cuota como el Gobierno Federal, SCT, el Ban-

co Nacional de Obras (BANOBRAS) y los consorcios privados (compañías constructoras) arguyen que su edificación detonará el desarrollo económico de las regiones que atraviesan y, en los posibles beneficiarios, incluyen tanto a los habitantes

de las áreas urbanas como rurales. Al mismo tiempo, afirman que la construcción de las autopistas no impactará territorialmente de manera negativa estas localidades que cruza, por cuanto son obras cerradas que pretenden mitigar el impacto en este sector cimentando puentes y pasos que comunican los territorios que atraviesan.³

El problema con las autopistas de altas especificaciones es que restringe el acceso de la población del campo a los puntos que señala la SCT y en la mayoría de los casos obliga al pago de un peaje, que por lo general resulta elevado para la población local. La articulación entre los caminos rurales que comunican a estas localidades y las autopistas está prohibida por la *Ley de derecho de vías*, a menos de que exista un entronque acreditado por el organismo que administra la carretera de cuota. Por lo general en cada autopista sólo existen uno o dos entronques libres autorizados. Este escenario representa que un amplio número de comunidades en vastas áreas queden totalmente apartadas de las autopistas. Entonces, a la precaria situación económica de la población rural se suma la paradójica marginación territorial que experimenta por no tener los recursos necesarios para pagar el



Autoretrato del día de la Primera Comunión. 1970 / Óleo sobre lienzo, 109 x 94 cm.

peaje y poder utilizar la vía. Esta condición no incide favorablemente, como se admite de manera oficial, en la calidad de vida del sector rural; por el contrario, obstaculiza el desarrollo de la economía local, toda vez que las economías de las sociedades

rurales no se integran a la lógica macroeconómica.

Estas vías de comunicación, sin acceso local libre y que por definición son excluyentes, parten la región y trastocan el ordenamiento espacial anterior. En efecto, las zonas por donde se edifica una carretera de cuota (autopista) quedan partidas en dos, por lo que se genera la discontinuidad de todo tipo de flujos que había antes entre las comarcas,⁴ dado que al construir una carretera de cuota invariablemente se provoca: el corte de las parcelas, de las veredas, los caminos reales o de los de herradura, brechas, y las terracerías que antes comunicaban a los habitantes de estos sectores; también se genera el aislamiento de los territorios, pues en la mayoría de los casos las áreas afectadas quedan divididas, lo que provoca complicaciones para realizar actividades económicas propias de los habitantes rurales como: la arriería, el pastoreo o la agricultura. La SCT, para comunicar ambos costados de la autopista (cada determinado número de kilómetros), construye entronques libres y pasos vehiculares, peatonales y de ganado, subterráneos o elevados. Técnicamente, dichos pasos están diseñados para evitar el aislamiento de los territorios por donde se edifican y para vincular

todos estos caminos. Sin embargo, muchas veces los puentes y los pasos ganaderos no son suficientes o se encuentran ubicados en puntos que no favorecen a los propietarios de los terrenos para desplazar sus animales o sus pertenencias. Todo ello representa un grave problema, que al cabo tienen que sortearlos con escasos recursos.⁵

Frecuentemente, la presencia de las autopistas en los mencionados sectores implica una coexistencia no enlazada entre la red carretera básica y la red carretera secundaria, pues los ejes troncales que buscan conectar las principales ciudades y puertos del país evitan empalmarse con las redes de transporte local. Esta situación provoca que se imponga otra lógica de articulación vial sobre la ya existente en los territorios surcados. Así pues, la construcción de las autopistas sobre áreas rurales conlleva el funcionamiento de dos sistemas carreteros incomunicados entre sí, que se contraponen sobre un mismo territorio. Por un lado, están los intereses macroeconómicos del sistema carretero nacional, en cuyo seno se diseñan las autopistas que se orientan a promover el desarrollo macroregional y transregional; por el otro, están los intereses del sistema carretero que conecta las localidades entre sí, entre ranchos, potreros, parcelas y con los centros urbanos (cabeceras municipales y conglomerados urbanos) más importantes para las poblaciones de las regiones.⁶



Mademoiselle Rivière (según Ingres). 2001 / Óleo sobre lienzo, 177 x 131 cm.

La complementariedad entre ambos modelos es casi nula y provoca un fuerte contraste entre las regiones que surcan; por una parte, los centros urbanos altamente desarrollados en servicios, comunicaciones y en mercados, por la otra, las localidades

rurales marginadas del crecimiento económico y carentes de los servicios básicos de bienestar social (educación, salud, acceso a mercados competitivos). Ambos sistemas sirven a segmentos diferentes de la población nacional que lejos de complementarse se repelen entre sí, la dislocación de estos refleja una planeación que, en materia de infraestructura carretera, tiende a privilegiar a los grandes centros urbanos y a marginar el área rural que atraviesan e influyen.

El desarrollo económico vinculado con las autopistas no sólo no está previsto respecto a las localidades rurales por parte de la SCT ni del Gobierno Federal, sino que lo retrasan y lo dificultan. Un desarrollo económico que excluya a esta parte de la población de los beneficios de las infraestructuras carreteras prioritarias del país (autopistas), tiene, a largo plazo, un alto costo social que implica un proyecto de crecimiento selectivo, que posterga y limita la superación de la pobreza en el sector rural y con ello el atraso de una parte importante de la población nacional.

Al proyectarse las carreteras de México desde arriba, con una lógica externa, se da preferencia

a los ejes que enlazan solamente los grandes centros económicos y urbanos; queda inconexa la articulación entre éstos y el tejido de caminos rurales. Por ello, se requieren modelos de edificación de carreteras, que consideren la integración equitativa de todos los sectores mencionados en las políticas de desarrollo macroeconómicas. Se debe abandonar el esquema excluyente para dar paso a un modelo incluyente de todos los sectores implicados en la construcción de carreteras y sus impactos.⁷

* Egresado del Programa Doctoral del Centro de Estudios Rurales, de El Colegio de Michoacán, A. C.

¹ Rómulo E. Navarrete, "Desandando los caminos. Infraestructuras carreteras y cambios en el medio rural. El caso de la autopista Las Choapas-Ocozacoautla". Centro de Estudios Rurales, El Colegio de Michoacán, Zamora, 2011 [tesis doctoral].

² Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Moderización del sistema carretero troncal*, 1999, pp. III.

³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Integración*, 1, 1 (agosto, 2004); *Manual de micro regiones, Programa de Empleo Temporal (PET-SCT)*, México, D. F.

⁴ Esteban Barragán, "Las piedras del camino. Red de comunicación en las sierras mexicanas de ocupación mestiza". *Caminería Hispánica*, AACHE (1996), pp. 121-126; *Reflexiones sobre el acondicionamiento del territorio. Un acercamiento a la problemática mexicana*. Toulouse, Francia, 1987 [mimeografiado]; *Más allá de los caminos*. El Colegio de Michoacán, Zamora, 1990.

⁵ Navarrete, tesis citada.

⁶ *Idem*.

⁷ *Idem*.

Recuento

II Encuentro de Escritores por Ciudad Juárez. Una crónica bajo el sol

Edgar R. Luna*

Lo que voy a contar, aclaro de una vez, que no lo hicimos solos, todos nuestros logros se los debemos al apoyo de las instituciones públicas y privadas que creyeron en nuestro proyecto, y al andamio ciudadano de maestros, estudiantes, choferes y madres de familia dispuestos a dar la mano a quien realiza acciones a favor de la paz en la ciudad.

El 28 de agosto del 2012, a las 9:30 am., Elman Trevizo y el equipo de *Hoja de Ruta*, en representación de Escritores por Ciudad Juárez, realizó una lectura ante 450 niños en la escuela primaria México Lealtad; ese mismo día dio inicio el taller: Literatura de terror y suspenso para jóvenes, impartido por el mismo Elman Trevizo. Al día siguiente, en la Primaria Pedro Zaragoza ubicada en la colonia Lomas de Poleo, se llevó a cabo otra lectura a casi 400 niños, en esta ocasión la actividad incluyó la participación de Armando Molina, cuentacuentos juarense y la distribución de los cuadernillos *Cuentos para volar 1 y 2*, que fueron reimpressos gracias al apoyo de la fundación Pedro Zaragoza.

El día de la inauguración, los escritores y artistas invitados llegaron en el transporte público al Centro Municipal de las Artes; en el trayecto habían leído poemas propios y ajenos a los pasajeros. Distribuyeron los cuadernillos: *Poetas juarenses*, *Poetas Españoles* y *Poetas del mundo*, impresos con el apoyo de la misma fundación.

¿Qué clase de encuentro es éste, en donde los invitados viajan en el transporte público rumbo a la inauguración, leyendo de pie y a todo pulmón? Una reunión que desde el principio fue pensada para la gente, dijo Octavio Escalante (joven escritor de La Paz, Baja California Sur); un encuentro con los lectores, los niños, los jóvenes, comentó Elman Trevizo; un encuentro más *bravo*, opinó el poeta tijuaneño Roberto Castillo el año pasado.

Posterior a la ceremonia inaugural, hubo una mesa donde se reunió el pasado, el presente y el futuro de la literatura juarense; de ahí en adelante, el II Encuentro de Escritores por Ciudad Juárez, volvió a sus orígenes, un evento sin ataduras ni límites de ningún tipo, ni siquiera de género; la novela gráfica y el cómic volvieron con más fuerza con la presencia de Edgar Clement, Ricardo Peláez Goycochea, Augusto Mora y el colectivo juarense *656 comics*. De un extremo a otro de la ciudad los participantes fueron y no sólo leyeron sus obras a una legión de estudiantes de secundaria y preparatoria, sino que convivie-

(Continúa en p. 14)