

Articulación de las costas mexicanas

LUIS CHIAS BECERRIL

INTRODUCCIÓN

HISTÓRICAMENTE, lo que caracteriza a nuestras extensas y ricas costas es la mínima atención que se les ha brindado. Sin embargo, esta situación de aislamiento y abandono empezó a modificarse a partir de los años 40, al registrarse importantes transformaciones económico-territoriales por la vía de la explotación petrolera, la agricultura comercial y el turismo, y todo parece indicar que la dinámica y participación de estas zonas se incrementará considerablemente en poco tiempo, con el redespigüe industrial y el comercio exterior.

Frente a este escenario, y considerando que el desarrollo socioeconómico de un país depende en gran medida de la eficacia, eficiencia y equidad con que se den los intercambios de bienes y personas, a cualquier escala que se requiera, el objetivo del presente trabajo es analizar el proceso de articulación territorial de las costas de México, a través de la forma como se fue expandiendo la red nacional de carreteras. En consecuencia, este proceso debe entenderse como la acción que posibilita la unión o enlace de nuestras costas, y debe estudiarse en distintas escalas, para responder a las siguientes preguntas: cómo se enlazan las costas en el plano interregional y cómo se conectaron en el plano intracostas (zonas del Pacífico y del Golfo).

ASPECTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Antes de iniciar el análisis temporal y espacial del proceso de construcción de nuestra red carretera costera y de sus enlaces con el interior del país, es conveniente aclarar los siguientes aspectos teórico-metodológicos: El transporte está considerado, en términos generales, como *punta de lanza* para todo proceso de expansión socioeconómico. Este sector constituye un elemento clave para la estructura y funcionalidad de las regiones económicas (Ullman, 1956 y Taffe, 1979). Pero como su evolución es prácticamente simultánea en todo aparato productivo, la extensión y capacidad de la red de transportes de un país, al responder a sus posibilidades de crecimiento, también las delimitan (Wolkowitsh, 1960).

Desde esta perspectiva, el transporte puede ser considerado, aunque sólo sea en un sentido general, como *configurador del territorio* (Chias, 1985) y su incidencia histórica y espacial se aprecia con relativa facilidad en la forma como se construyen las redes de transporte: su carencia o presencia, densidad y morfología reflejan con cierta claridad la dirección e intensidad de las políticas económico-territoriales aplicadas en el ámbito nacional.

Por su impacto, al transporte se le atañe la llamada *fuerza de estructuración*, que debe entenderse como la capacidad que tiene cualquier medio de transporte para transformar, a partir de una posición inicial, la estructura geoeconómica de una región determinada, estimulando nuevos procesos de desarrollo o modificando los que ya están en curso (Voigt, 1964).

Sin embargo, esta idea, aparentemente inobjetable, en el fondo implica un mecanismo sumamente complejo, pues no es evidente que al incrementarse la rentabilidad de un espacio, mediante la construcción de una carretera o vía férrea, se atraiga sistemáticamente a todos y a cada uno de los factores de la producción externos a ese espacio: capital, equipamiento global, mano de obra, etcétera.

Evidentemente, el transporte constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para generar el desarrollo socioeconómico; por esta razón, al analizar el proceso de construcción de nuestra red carretera costera, el concepto que se utiliza es simplemente el de *articulación territorial* (que implica sólo el enlace o unión física) y no el de *integración o asimilación*, que involucra, explícita o implícitamente, una gran cantidad de variables sociales y económicas.

También resulta importante señalar que a cada época le corresponde un sistema de transporte y, por tanto, una organización territorial particular; por ejemplo: el patrón económico impuesto por los españoles propició un sistema de comunicaciones relativamente eficiente para sus intereses de penetración, conquista y extracción de recursos, pero sumamente deficiente para la integración de la Nueva España.

Más tarde, los ferrocarriles del porfiriato modificaron sustancialmente los niveles de articulación nacional; pero, al construirse básicamente como extensión de la red norteamericana y debido a la misma rigidez de su infraestructura (que estimula sobre todo desarrollos puntuales), el país quedó configurado básicamente como un archipiélago, compuesto de tantas islas económicas como estaciones de ferrocarril había (SOP, 1976, a).

Estos ejemplos, sumamente esquematizados, además de permitirnos apreciar que a cada época le corresponde un sistema de transporte y una organización territorial particulares, también resultan útiles para indicar una grave omisión: a diferencia de los múltiples trabajos en los que se reconocen, directa o indirectamente, las características y funcionalidad del transporte y el impacto generado por el ferrocarril en México, se ha evaluado poco el proceso de reestructuración territorial que se registró en el país con el advenimiento del automotor y su implícita infraestructura,

tema que se cubrirá parcialmente, ya que nuestro interés se centra en la articulación territorial de las costas

PROBLEMÁTICA VIAL DE LAS COSTAS

El automotor se ha convertido en la espina dorsal de nuestro sistema de transportes, baste saber que por carretera se traslada actualmente el 97% de los pasajeros y el 58% de la carga, para inferir la incidencia que tiene este modo de transporte sobre la actual organización económica y territorial de México. Paradójicamente, y no obstante su importancia, hasta la fecha se desconocen en gran parte los patrones e irregularidades que siguió y sigue el proceso de construcción de nuestra red nacional de carreteras, red que sin duda alguna ha configurado particularmente a todo el territorio nacional.

En las costas, la problemática vial puede empezar a conocerse observando la figura 1, donde se advierte con facilidad los rasgos dominantes de nuestra red de carreteras:

En primer lugar, el predominio de los ejes longitudinales con dirección norte, a causa de las condicionantes relaciones de dependencia que mantenemos con Estados Unidos, relaciones que explican, entre otras cosas, la orientación y el paralelismo de nuestros principales ejes carreteros y ferroviarios (figura 1).

La centralidad constituye el segundo rasgo: si exceptuamos a contadas localidades de segundo orden (como Guadalajara y Monterrey), que han confirmado redes de alta y mediana densidad en sus correspondientes *hinterlands*, podemos afirmar que la red presenta en general una estructura radial, cuyo vértice es la ciudad de México (figura 1).

El tercero, consecuencia de los otros dos, es el aislamiento en que se encuentran las regiones periféricas del país, entre las cuales destacan nuestras costas y fronteras, aislamientos que se está modificando reciente y lentamente.

A partir de estas ideas, y siempre desde la óptica de la geografía del transporte, se puede distinguir a un país subdesarrollado como el nuestro por los profundos desequilibrios que afligen a este sector; México se caracteriza por presentar simultáneamente problemas de congestionamiento en las grandes aglomeraciones del centro y de inaccesibilidad en sus regiones periféricas

El aislamiento de nuestras costas, por supuesto, no constituye un fenómeno reciente, sino que arrancó desde la Colonia: la minería y su emplazamiento marcaron a las costas como territorio *inútil*, y debido a sus condiciones climáticas y de salud, paulatinamente se les consideró como *zonas de rechazo*. Recuérdese que Veracruz cambió su capital del puerto a Jalapa, y que actualmente sólo 3 de las 31 entidades federativas tienen sus capitales en el litoral (Campeche, Chetumal y La Paz). Pero los bajos

niveles de accesibilidad que caracterizan a nuestras costas actualmente son un fiel reflejo del desarrollo excesivamente polarizado del territorio nacional, fenómeno que se expresa geográficamente en la desequilibrada distribución de la población y sus correspondientes niveles de infraestructura y equipamiento

LAS COSTAS Y SU PROCESO DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Al analizar la forma en que se fue contruyendo la red nacional de carreteras, puede distinguirse las distintas etapas que ha registrado el proceso de articulación territorial de nuestras costas, así como sus correspondientes alcances y limitaciones.

1ª ETAPA, 1925-1930: REDEFINICIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

La revolución, corolario de casi un siglo de conflictos en el país (1810-1921), provocó un gran atraso técnico y operativo en casi todos los sectores económicos, y el del transporte no fue la excepción; de los 19 000 km de vías, la mayor parte se encontraba semidestruida y lo mismo pasaba con el equipo de tracción y arrastre; en cuanto a los caminos, la situación era aparentemente mejor, pero de los 26 000 km, la mayoría (19 000) eran brechas aptas sólo para el tránsito de recuas y caballos; pocas permitían el uso de carretas y diligencias, y la estructura de los principales caminos se caracterizaba por funcionar como alimentadora del ferrocarril.

Como esta maltrecha red no podía responder a la demanda generada en medio de un clima social de paz y estabilidad económica, bajo el impacto del modelo primario-exportador y los efectos de la reforma agraria, los proyectos de irrigación, el incremento de las inversiones (tanto nacionales como extranjeras), el aumento de la población y la creciente demanda de los principales centros urbanos, se convirtió en exigencia nacional la reestructuración del sistema de transportes

El gobierno emanado de la revolución buscó redefinir y aplicar la política sectorial más adecuada, y tal parece que en su elección prevalecieron los siguientes aspectos: el concepto casi mágico, y muchas veces engañoso, de lo moderno; la concepción modal y no sistémica del transporte, y la poca claridad del impacto que este sector tenía y tiene sobre la organización territorial. De esta manera, la política que se amplió en el transporte propició el sacrificio del ferrocarril en aras del automotor, modificando el monopolio de la distribución que mantenía el ferrocarril y, al derrumbarse la tesis vial del siglo XIX, la carretera se perfiló como la infraestructura vial básica.

Todos los lugares que se comunicaron por carretera en esta época (fi-

gura 1) ya estaban conectados por ferrocarril, excepto uno: el que iba de Cuernavaca a Acapulco, que constituyó la primera vía moderna de comunicación transversal (Veracruz-México-Acapulco), mitad carretera, mitad ferrocarril. Esta carretera marcó, además, el primer intento por vincular el interior del país con sus costas, mediante este tipo de infraestructura vial.

Esta etapa de *arranque* en la construcción de carreteras podría considerarse poco importante por la reducida longitud de sus caminos (1 420 km que comunicaban únicamente al 1% del territorio nacional, *vid* gráfica 1); sin embargo, constituyó un importante "momento de reorganización y preparación teórica para el gran paso que había de darse en el futuro" (Bassols, 1959): en ella se crea la Comisión Nacional de Caminos, se reglamenta el uso de las Vías Generales de Comunicación, se define cuáles rutas eran prioritarias y se conforma el grupo técnico que habría de realizar tanto los estudios de trazo, como la construcción misma de los caminos.

2ª ETAPA, 1931-1950: ARTICULACIÓN TERRITORIAL DEL INTERIOR Y AISLAMIENTO DE LAS COSTAS

Al inicio de esta etapa, las necesidades de transporte terrestre resultaban tan evidentes que la política aplicada fue relativamente simple: comunicar por carretera las poblaciones más importantes (capitales estatales) y las zonas más productivas del territorio con la capital del país (sop, 1976, b).

Por la longitud de los caminos construidos, ésta fue una etapa de *crecimiento moderado*; pero por la orientación y funcionalidad de los mismos resultó de gran valor estratégico: la red construida hasta 1950 comunicó a todas las localidades que en ese entonces tenían más de 30 mil habitantes, y prácticamente a todas las que veinte años más tarde tendrían más de 50 mil. En esta etapa se construyeron los ejes troncales longitudinales, que configuraron el patrón urbano del país; hecho de innegable valor, pero la estructura general de la red también expresó y estimuló diversos problemas económicos y territoriales (figura 1);

1. Mientras que se construyeron varios ejes troncales hacia el norte (México-Nogales, México-Cd. Juárez y México-Nuevo Laredo), hacia el sur sólo se concluyó el México-Cd. Cuauhtémoc;

2. la falta de ejes transversales era evidente, y

3. la estructura vial general tendía a reforzar la jerarquía y dominio de la capital y la altiplanicie central, donde la malla de la red comenzaba a tener mayor densidad.

4. Pero lo más significativo en esta etapa, para nuestras zonas de estudio, fue lo siguiente: aunque se cumplió la meta de comunicar a las localidades y zonas más productivas e importantes de México, como éstas no se encontraban, ni se localizan todavía hoy, sobre las costas, la política aplicada en materia de transportes privilegió fundamentalmente la comu-

nicación del centro y del interior del país, en tanto que las costas quedaron relativamente aisladas.

Por supuesto, esta última observación es de carácter general; al analizar en detalle el desarrollo de la red carretera costera, se pueden establecer los siguientes matices:

Bajo el impacto del modelo de desarrollo primario-exportador, la agricultura comercial del noroeste sólo adquirió sentido cuando se empezó a construir los caminos que permitieron colocar oportunamente su producción en el mercado norteamericano. Al concluir esta etapa (1950), sólo la costa del Pacífico norte contaba con una carretera costera de marcadas dimensiones: el camino Tepic-Nogales, que activó enormes recursos potenciales, influyó en la incorporación de nuevas tierras al cultivo, redujo los costos de transporte y estimuló la especialización de la región.

En el resto de la costa del Pacífico sólo se registraron débiles intentos de vinculación, con carreteras que empezaron a funcionar más como vías de extracción que de integración, a partir de unas cuantas localidades: Guadalajara, Chilpancingo, Oaxaca y Tuxtla Gutiérrez; ciudades que se convirtieron desde entonces en los *puntos clave de conexión* entre el interior y las costas. Por su parte, el camino Tepic-Guadalajara reforzó el carácter estratégico de la Perla Tapatía, como *única puerta de entrada* hacia el *noroeste de México*, característica que conservó hasta los años 70.

La situación vial en la costa del Golfo era relativamente mejor: en su parte norte, Ciudad Victoria, Ciudad Mante y Ciudad Valles constituían los puntos clave de conexión entre el interior y la costa. La primera localidad se enlazaba con Matamoros, ciudad fronteriza y centro de acopio de una importante zona agrícola; en cambio, las otras dos controlaban los flujos entre el interior y la zona petrolera de Tampico.

En la parte central de la costa del Golfo, los enlaces entre el interior y las costas surgieron desde Pachuca hacia Tuxpan y de Córdoba y Jalapa hacia Veracruz. A partir de este puerto —el de mayor importancia comercial para el país— se empezó a extender la carretera costera del Golfo, que para 1950 permitía la comunicación ininterrumpida desde Tuxpan hasta Coatzacoalcos (figura 1).

En la Península de Yucatán ocurre una situación muy particular. Aquí se encuentran dos de las tres capitales estatales enclavadas en la línea litoral, compitiendo con otra muy cercana a la costa: Campeche, Chetumal y Mérida, respectivamente. Localidades con distinta vocación productiva (pesquera, fronteriza y henequenera) y prácticamente aisladas, hasta los años 50, del resto de la red ferroviaria, y hasta los 70 del resto de la red carretera, situación que las obligó a construir sus caminos en sentido inverso al resto de la red nacional, es decir, de las costas hacia el interior, buscando inicialmente la comunicación entre ellas y sus correspondientes zonas de producción, y sólo más tarde el enlace con el resto de la red nacional

Mucho se hizo durante esta etapa en materia de infraestructura vial

costera; sin embargo, la densidad de la red seguía siendo baja y las discontinuidades en las carreteras costeras del Pacífico y del Golfo, así como las contadas vías de enlace provenientes del interior, eran tan evidentes que reflejaban la falta de una política firme para lograr su integración territorial.

3ª ETAPA, 1951-1970: LAS COSTAS Y LA AMPLIACIÓN DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS

Oficialmente se reconoce que la falta de planeación integral en materia de transportes durante las anteriores etapas generó una serie de desequilibrios regionales que se trató de solucionar, a partir de 1951, aplicando un programa de enlaces deseables, seleccionados mediante complejos métodos técnicos, con el fin de ampliar al máximo la extensión de la red nacional de carreteras (Mier y Terán, 1985).

Durante esta etapa de *crecimiento acelerado*, en la que la red prácticamente se triplicó y al cobertura territorial llegó a ser del 37%, algunas de nuestras costas registraron notables modificaciones en su estructura vial; en la del Pacífico, particularmente, la red alimentadora construida en el noroeste durante los años 50 influyó, junto con las mejoras registradas en el sistema de riego, para que la superficie agrícola aumentara en un 80% (sop, 1976, c).

La construcción de esos caminos respondió, evidentemente, a una demanda real y efectiva. En cambio, en el resto de la costa, las contadas vías de penetración y vinculación social buscaban incidir en el potencial agropecuario y turístico, pero su impacto fue mínimo al no recibir mayor apoyo político y financiero. Además, faltaba construir varios tramos importantes de la carretera costera del Pacífico (figura 2).

En la Costa del Golfo, prácticamente se concluyó la carretera y se incrementó la densidad de la red vial y los niveles de accesibilidad. En el norte, la red se amplió para facilitar el desarrollo de la zona agropecuaria ligada al mercado norteamericano y, más aún, para surtir oportunamente de energéticos y otras materias primas a la zona industrial de Monterrey y su correspondiente *hinterland*; en el centro y parte del sur, el desarrollo de la zona industrial de Coatzacoalcos-Minatitlán (que arrancó en los años 60 con la Refinería Lázaro Cárdenas) exigió paulatinamente la ampliación y mejoramiento de su red de comunicaciones y transportes.

En el sur y sureste, la carretera Villahermosa-Campeche rompió el tradicional aislamiento de la Península de Yucatán y, al ampliarse la infraestructura vial hacia las principales zonas de producción marítimas y agropecuarias, se preparó el terreno para el posterior desarrollo turístico de la península.

En esta etapa también se mejoró la comunicación intercostera, al concluirse los siguientes ejes transversales: el de Mazatlán-Matamoros, pasando por Durango, Torreón, Monterrey y Reynosa; el que va de Tampico hasta las costas del estado de Jalisco, pasando por Cd. Valles, San Luis

Potosí, Aguascalientes y Guadalajara, y el de Coatzacoalcos-Salina Cruz (figura 2).

La comunicación intra e intercostera mejoró significativamente pero, como la política de integración territorial a escala nacional siguió siendo prioritaria sobre la regional, la estructura de la red continuó privilegiando la comunicación del interior del país: la vialidad en ciertas zonas costeras mejoró, pero los puntos clave de conexión entre el interior y la costa seguían siendo prácticamente los mismos, situación que limitaba las alternativas de acceso, y esto se complicaba con las discontinuidades que todavía presentaba la infraestructura vial de Baja California, Jalisco, Michoacán y Oaxaca. En la Península de Yucatán también faltaban tramos importantes (Carrillo Puerto-Cancún).

4a. ETAPA, 1970-1982: LAS COSTAS, EL PETRÓLEO Y EL TURISMO

Al iniciarse esta etapa, la investigación realizada por la COPLINTRA reveló hasta dónde había llegado la desviación de la política en materia de obras públicas, al constatar el extremo desequilibrio geográfico que presentaba el desarrollo económico y social del país (sop, 1973). En 1970, existían 33 mil comunidades de más de 150 habitantes sin comunicar y para 1973, de las 2 377 cabeceras municipales, el 33% carecía de vialidad terrestre permanente. Por supuesto, entre las entidades que presentaban los porcentajes más altos de cabeceras municipales incomunicadas destacaban las costeras: Oaxaca (50%), Sonora (48%), Guerrero (32%), Yucatán (30%), Chiapas (29%) y Veracruz (23%). Ante este trágico panorama, la política caminera a seguir se planteó como urgente necesidad dos objetivos:

El primero consistía en terminar la red troncal, lo que incluía la construcción de la carretera transpeninsular de Baja California, concluir la costera del Pacífico, la frontera del norte y del sur, los ejes transversales que comunicarían a Chihuahua y Durango con Sonora y Sinaloa y los que ligarían, en el extremo sureste del país, a los ejes carreteros del Golfo y del Pacífico. Sólo hasta estos años se tomó plena conciencia de lo importante que resultaba articular de la mejor manera posible a nuestras costas con el resto del país.

El segundo objetivo consistía en abatir el aislamiento geográfico en que se encontraban miles de pequeñas comunidades, mediante la construcción de los llamados *camino de mano de obra*, con lo que se pretendió mejorar los niveles de accesibilidad del medio rural y promover el desarrollo regional.

En la política propuesta se conjuntaron dos programas político-económicos que surgían directamente del entorno macro: el desarrollo acelerado del turismo transnacional y el *boom petrolero* de México, dieron lugar a programas que incidieron significativamente sobre la estructura vial de nuestras costas.

Al concluirse en esta época la carretera transpeninsular de Baja California y los tramos que faltaban de la costera del Pacífico, se contó con la infraestructura vial que exigían las empresas turísticas transnacionales para el desarrollo de los siguientes centros turísticos: La Paz, Los Cabos, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco, Huatulco y Puerto Escondido. Incluso los caminos rurales que se construyeron respondieron a las políticas de colonización que se implantaron para estimular el desarrollo turístico.

En la costa del Golfo los cambios más significativos provocados por el turismo se registraron en la Península de Yucatán: aquí se terminó el circuito carretero y se construyeron numerosos caminos (de mano de obra) hacia múltiples zonas arqueológicas, zonas de interés fluvial (Agua Azul) y, por supuesto, hacia los sitios programados desde el exterior, para funcionar como los centros balnearios de mayor atracción (Xel-ha, Xcaret, Bacalar, etc.).

El turismo transnacional, programado, diseñado y controlado desde el exterior, impulsó en efecto la relativa ampliación de las vías terrestres que requerían los principales centros turísticos, pero es evidente que la mayor parte de las inversiones se destinaron al acondicionamiento de los sitios naturales, la edificación de los hoteles y la construcción y equipamiento de la infraestructura aérea, principal medio de transporte para el turismo extranjero y la clase dominante nacional.

La parte destinada a mejorar la accesibilidad terrestre no sólo fue menor, sino que los caminos, más que integrar social y territorialmente, se construyeron y organizaron en zonas prácticamente despobladas para satisfacer la demanda de desplazamiento recreativo, a partir de unos cuantos centros turísticos.

El "boom petrolero", por su parte, afectó particularmente a la red carretera del Golfo: el acondicionamiento de Pajaritos (principal puerto nacional para la exportación de hidrocarburos) y la inauguración de los complejos petroquímicos de La Cangrejera, Morelos y La Venta impactaron considerablemente a toda la cuenca del Coatzacoalcos y su *hinterland* más próximo. Esta zona registró en las últimas décadas uno de los procesos más acelerados de crecimiento demográfico e industrial en el país, proceso que estimuló simultáneamente la densificación de su red de comunicaciones y transportes. Incluso se construyeron obras de gran magnitud, como el puente Coatzacoalcos II, para resolver el cuello de botella que se generaba en el cruce de este río.

Sin embargo, hay que destacar que la red carretera de las zonas petroleras costeras es, en general, relativamente eficiente para comunicarse a nivel interregional con el resto del país, pero todavía es deficiente para la comunicación intraregional. En el caso de la cuenca de Coatzacoalcos, por ejemplo, la población tiene varias alternativas viales para conectarse con las fronteras norte y sur, el interior del país y el resto de la costa del Golfo; en cambio, a nivel intermunicipal tiene graves defi-

ciencias: una gran proporción de sus localidades carece de vialidad terrestre. Para estas comunidades, los ríos Coatzacoalcos y Uxpanapa, constituyen en general sus únicas vías de comunicación, sólo las cabeceras municipales están enlazadas a la red troncal; la red alimentadora rural es deficiente y para mejorarla se requiere construir, en el corto plazo, por lo menos diez caminos rurales (CONSULMEX, 1984).

Por último, y sin pretender negar el desarrollo que registró la vialidad terrestre en esta época de *crecimiento explosivo*, es conveniente realizar las siguientes observaciones sobre los caminos de mano de obra que se construyeron:

Un alto porcentaje de los caminos construidos en esta época (37% del total) correspondió a los llamados *de mano de obra*, cuyas especificaciones técnicas y los criterios establecidos para su construcción limitaron considerablemente el objetivo deseado: abatir el aislamiento geográfico en el medio rural y promover el desarrollo regional.

Un gran porcentaje de estos caminos (46%) no rebasaron los 6 km de longitud, se articularon básicamente a un eje carretero y sólo en contadas ocasiones a otras comunidades rurales. Estas características limitaron la configuración de una red reticular que facilitara la intercomunicación y el intercambio de todo tipo de mercancías en el medio rural y, por tanto, funcionaron más como vías de extracción que de integración (Ramírez 1981).

Además, como se dio preferencia a la comunicación de las localidades ubicadas en terreno plano, con el fin de abaratar costos e incrementar el número de caminos construidos, automáticamente se desmentía el propósito de integrar a las miles de comunidades que requerían con urgencia este tipo de comunicaciones, por encontrarse en las zonas geográficas de difícil acceso: terrenos desérticos, montañosos y de clima tropical.

LAS COSTAS EN EL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL DEL PAÍS

Bajo el impacto de la crisis de 1982, la más grave que ha padecido México desde hace más de medio siglo, la inversión destinada a la construcción de carreteras disminuyó sensiblemente. La crisis reorientó las prioridades: más que construir, se busca mantener en buenas condiciones la infraestructura existente y mejorar (modernizar) sólo aquella cuya demanda ya generada está plenamente justificada.

La opinión pública, privada e, incluso, oficial, reconoce como urgente y necesario modificar el proceso de planeación del transporte, ya que éste se ha dado en forma parcial, sectorizado y sin una perspectiva de largo plazo. Este hecho explica el desequilibrado funcionamiento de nuestro actual sistema de transportes, situación que puede ser una limitante para seguir apoyando los propósitos del desarrollo económico e integración nacional.

Respecto a la red nacional de carreteras, aunque su estructura y funcionalidad (figura 3) responden en forma relativamente satisfactoria a la actual demanda económico-demográfica, la cobertura de la red es todavía baja y, frente a las expectativas futuras de crecimiento, puede resultar insuficiente, sobre todo en determinadas zonas del país:

En las costas, por ejemplo, la baja densidad de comunicaciones a nivel intracostero es evidente y los enlaces carreteros que cruzan las sierras todavía son contados; deficiencias que limitan significativamente el intercambio entre el interior y las costas y, cuando éste se realiza, generalmente se hace siguiendo itinerarios muy largos y costosos. Por otra parte, algunas ciudades de la costa ya requieren libramientos urbanos por las siguientes razones: economía para el tráfico de paso y economía para el funcionamiento propio de la ciudad.

Es evidente que el patrón demográfico y económico de México ha privilegiado unas cuantas zonas del país, ubicadas principalmente en el centro e interior del territorio, relegando simultánea y tradicionalmente a nuestras costas. Sin embargo, la crítica situación por la que atraviesa el país exige modificar el exagerado proceso de concentración social y económico que se registra en la altiplanicie central. En este sentido, las costas están llamadas a desempeñar un estratégico papel: lo queramos o no; el ingreso de México al GATT y el proceso de reconversión industrial y comercial a escala internacional (que está provocando el desplazamiento de los principales corredores marítimo-comerciales hacia la Cuenca del Pacífico) provocará notables cambios en el esquema productivo nacional, para los cuales debemos prepararnos.

Necesitamos consolidar nuestro comercio exterior. No cabe duda que seguiremos importando diversos productos para apoyar nuestro desarrollo y esto implicará contar no sólo con un sistema portuario moderno y eficiente, sino también con una red de ciudades costeras bien equipadas y comunicadas entre ellas y el resto del país. El desarrollo integral de los puertos y, por tanto, de la costa, debe implicar el desarrollo integral de todas las localidades costeras que puedan y deban apoyar este proceso territorial.

CONCLUSIONES

El proceso de poblamiento y articulación territorial de las costas de México, en tanto que fenómeno espacial, constituye un proceso relativamente reciente, inconcluso y aún poco estudiado. De hecho, se inició al comenzar los años 40 y los factores que lo impulsaron hasta hace poco tiempo han sido básicamente tres: la explotación petrolera, la agricultura comercial y el turismo.

Teóricamente, se puede esquematizar el proceso de articulación territorial de nuestras costas, considerando las siguientes etapas: una inicial,

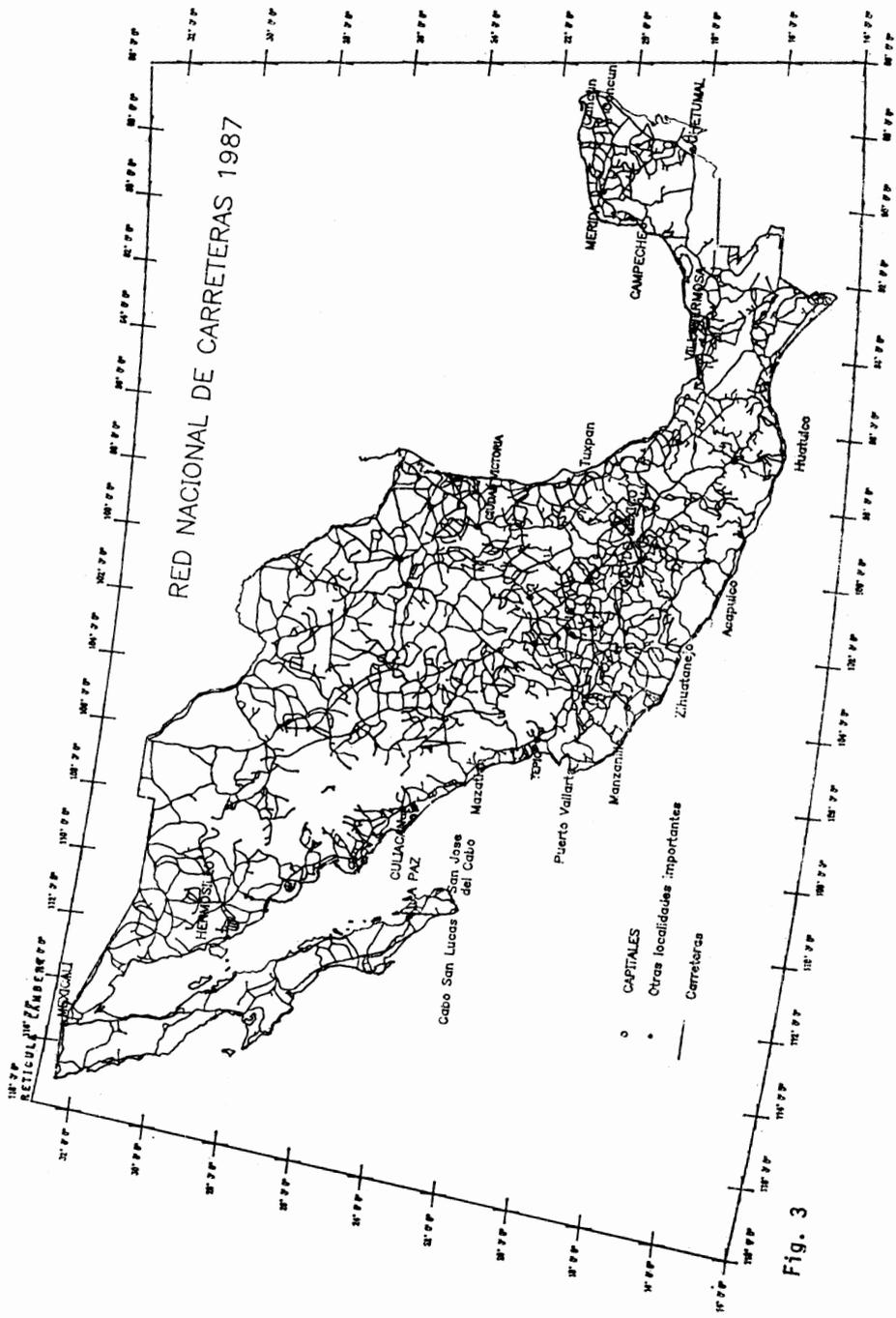


Fig. 3

en la que se refuerzan las tradicionales salidas hacia el mar desde la capital del país y desde contadas capitales estatales (Guadalajara, Chilpancingo, Oaxaca, etc.) cuya posición geográfica les permitió funcionar como puntos clave de conexión entre el interior del país y las costas.

En la segunda, a partir de las localidades de mayor jerarquía ubicadas sobre la costa, se inicia la construcción de las carreteras propiamente costeras (Acapulco-Zihuatanejo, Veracruz-Coatzacoalcos, etc.). En la tercera, se intercomunican los puntos clave de conexión y desde esas carreteras se incrementan las alternativas de accesibilidad desde el interior del país hacia las costas (Morelia-Playa Azul, Ciudad Mante-Tampico, etc.). Finalmente, en la cuarta etapa, se da la comunicación intercostera (ejes Matamoros-Mazatlán, Tampico-Manzanillo, etc.), se terminan las carreteras costeras (del Golfo y del Pacífico) y se densifica la red. Por supuesto, estas etapas no se deben considerar como un proceso lineal, en la realidad se mezclan, estancan o aceleran, histórica y especialmente como corresponde a todo proceso diferencial.

Actualmente, el proceso de articulación territorial de nuestras costas está bajo el influjo de los cambios que se están registrando a escala planetaria y que, a nivel nacional, se expresan sobre todo en nuestras costas que dan a la Cuenca del Pacífico. Pero, en conjunto, las actividades económicas que han influido en dicho proceso, han estado condicionadas desde sus inicios más a las necesidades del mercado externo que del interno.

Esta observación es de gran importancia por el impacto que dichas actividades tienen sobre la estructura, orientación y funcionalidad de la red vial costera: aunque es difícil precisarlo cuantitativamente, es probable que, debido a la función asignada a las costas, éstas están más integradas y mejor comunicadas con el exterior (vía aérea y marítima) que con el resto del país (vía terrestre).

En consecuencia, si queremos aprovechar racional e integralmente los energéticos y demás recursos costeros, incluso disponer sistemáticamente de un medio de transporte masivo y menos caro que el aéreo y el terrestre, urge acelerar el proceso de reorganización social, económica y administrativa, pero también espacial, de la capital del país: el establecimiento de nuevos espacios económicos mejor distribuidos en el territorio (sobre todo en las zonas periféricas ricas potencialmente, como lo son nuestras costas), constituye una acción estratégica para que sus acciones repercutan, tanto en el plano productivo como en el social, concretamente en la redistribución del poder político.

Este hecho exige un programa bien instrumentado y de gran visión, que considere relevante la dimensión espacial y temporal del fenómeno estudiado; de lo contrario, seguiremos padeciendo paralelamente al proceso de concentración, el aislamiento, saqueo y uso inadecuado de importantes recursos costeros y, en general, el limitado desarrollo del enorme potencial agropecuario, pesquero, turístico, comercial e industrial que exis-

te en nuestras extensas costas; situación que se deriva, en parte, de la ausencia de un eficiente sistema de comunicaciones y transportes costero.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASSOLS, B. A. 1959: "Bosquejo histórico geográfico del desarrollo de la red de caminos en México", en *Investigación Económica*, vol. XIX, núm. 76, ENE-UNAM, p. 663.
- CONSULMEX, 1984: *Estudio de factibilidad del parque de mediana y pequeña industria de Laguna de Ostión, Veracruz*, México, p. 20.
- CHIAS, B. L. 1985: "Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la geografía económica", *Serie Divulgación Geográfica*, Instituto de Geografía, UNAM, p. 15.
- MIER Y TERÁN, 1985: *Planeación integral y perspectivas del transporte en México*, Boletín 11 de la Dirección General del Autotransporte Federal, SCT, México, p. 32.
- RAMÍREZ, M. G., 1981: *Los caminos de mano de obra en México*, Boletín 11 del Instituto de Geografía, UNAM.
- SOP, 1973: *Integración de la infraestructura para el transporte del sistema político y administrativo del país*, México, p. 36.
- SOP, 1976 a: *Caminos y desarrollo 1925-1976*, México, p. 26.
- SOP, 1976 b: *Idem*, p. 49.
- SOP, 1976 c: *Idem*, p. 96.
- VOIGT, F., 1964: *Economía de los sistemas de transporte*, Instituto de Administración Local, España.
- WOLKOWITSCH, M., 1982: *L'économie régionale des transports dans le centre et le centre-ouest de la France*, París, SEDES, p. 498.