

Sin trenes de pasajeros, seguiremos igual de amontonados

Alfredo Acle Tomasini©

Para la gran mayoría de los mexicanos, y en especial para quienes residen en el Valle de México, la posibilidad de mudar su lugar de residencia es casi imposible, porque hacer eso implicaría forzosamente decidir sobre algo todavía más radical y trascendente en sus vidas: cambiar de ocupación, dilema que refleja con toda claridad nuestra incapacidad para distribuir a lo largo del territorio nacional la vida económica del país y, sobre todo, para reconocer los costos absurdos que estamos pagando por esto.

En los años cuarenta, al iniciarse la industrialización del país, mediante la producción de bienes de consumo inmediato y duradero, resultó lógico que las empresas se instalaran lo más cerca de los principales mercados: Distrito Federal, Monterrey y Guadalajara. Más aún porque en estas ciudades se contaba con infraestructura y se disponía de profesionistas y mano de obra calificada.

Al poco tiempo se hizo obvio que, pese a la gran extensión territorial del país y la enorme longitud de sus litorales, el crecimiento poblacional se estaba concentrando de manera anormal y muy rápida en sólo tres áreas metropolitanas, creándoles problemas de carácter económico, urbano y social para los que no estaban preparadas.

Ante esto se emprendieron programas para reorientar el crecimiento económico y demográfico hacia las costas y fronteras, pero sus resultados fueron irrelevantes. Fue hasta 1976 cuando se decidió crear una secretaría encargada del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, mientras que los planes nacionales para el desarrollo urbano e industrial zonificaron al país señalando áreas con distinto grado de prioridad, clasificación que sirvió para otorgar estímulos fiscales y descuentos en los precios de los energéticos, con el fin de estimular la inversión industrial en ellas.

Es interesante recordar que por esas fechas se inició la construcción de la doble vía que serviría para establecer el primer tren eléctrico del país que conectaría a la ciudad de México con Querétaro. De hecho se compraron locomotoras, que deben estar guardadas en el museo de la corrupción y el despilfarro.

La crisis del 82, la estúpida convicción de nuestros improvisados políticos de que la historia de México nace con ellos, por lo que asumen como derecho propio tirar a la basura aquello que se hizo antes de su tiempo sin importar el costo, y la fe ciega en el libre mercado como el resolvidor de cualquier problema -si no es que pereza mental para imaginar una solución más elaborada-, han sepultado la posibilidad de contar con una estrategia de desarrollo regional que nos permita habitar nuestro territorio de una manera más ordenada y racional.

Una comparación lapidaria: El Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 1978 señalaba, como evidencia de la desigual distribución territorial de la población, que 25 por ciento de ella se concentraba en las áreas metropolitanas de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey. Para 2005, el Conapo estimó que esa proporción fue prácticamente la misma, 26 por ciento, con la salvedad de que ahora el Valle de México tiene 19.2 millones de

habitantes, lo que equivale a la población sumada de las siguientes 20 áreas metropolitanas del país.

Esta absurda concentración urbana es en gran parte resultado de un nulo desarrollo ferroviario para el transporte de personas, lo que al interconectar ciudades de distinto tamaño podría haber dispersado el crecimiento urbano de manera más homogénea, lo que hubiera redundado en centros poblacionales donde fuera menos costoso satisfacer sus necesidades de infraestructura y de servicios.

Políticamente, el dinero rinde más haciendo carreteras que construyendo ferrocarriles. En el primer caso, sólo se construye la vía de comunicación y otro pone el medio: auto, camión o autobús. En el segundo no sólo hay que invertir en las dos cosas, sino que además hacerlo toma mucho más tiempo. ¡Ay si la visión de nuestros políticos igualara el horizonte de sus ambiciones! Basta ver cómo en el DF se resolvió la opción entre metrobús y tranvía.

Los costos directos e indirectos que representa la macrocefalia urbana, las posibilidades que brinda nuestra extensión territorial para ubicar a la población hacen imperativo que en México se plantee la construcción de una red de transporte ferroviario de pasajeros de alta velocidad. Que va costar mucho, que lleva mucho tiempo, cierto. Pero más nos ha costado no hacer nada. ¡Vaya récord: 30 años para seguir igual de amontonados!