

Vialidades lentas y obras públicas dudosas

Nicolás Pineda Pablos*

No acabo de entender. Se puso un tope más en la carretera internacional, en el tramo de Ímuris a Nogales. ¿De qué se trata? ¿Es carretera internacional o es una calle interior de Ímuris? ¿Está mal trazada la carretera al pasar por ahí o está mal ubicado el pueblo? ¿Se nos cobra como autopista pero se nos pide que manejemos como en vialidad secundaria con niños jugando? Estoy hecho bolas. A ver si me explico.

Carreteras y velocidad

Al menos en Estados Unidos y Europa (en la India y en África es otra cosa), las carreteras se construyen como un medio de transporte rápido. Para ello, las autopistas son liberadas de altos, semáforos, topes y de todo obstáculo que haga parar a los vehículos. A los lados se colocan vallas o arbustos para evitar el cruce de peatones y evitar accidentes. De este modo, una eficiente red vial contribuye poderosamente al desarrollo económico. Más transporte, en menos tiempo, significa más productividad y más bienestar.

Al menos en teoría, la eficiencia de una carretera se mide por el tiempo de traslado. Así, un anuncio del programa de infraestructura del gobierno federal nos habla de que se busca que los productos de Tabasco lleguen a Sonora (y viceversa). Este modelo de infraestructura vial se confirma cuando nos cobran “cuotas” o peaje por el uso de la carretera. Se entiende que el cobro es por el uso de una vía rápida y para mantenerla en forma.

La carretera 15 “internacional” que atraviesa Sonora de Estación Don a Nogales tiene cinco puntos de cobro de cuotas: Masiaca, Fundición, Guaymas, Hermosillo y Magdalena, más el sexto, del corredor fiscal, para sacarle la vuelta a la ciudad de Nogales y llegar a la garita de Mariposa. A un automovilista le cuesta, en total, 290 pesos atravesar el estado (más 30 del corredor fiscal de Nogales). Según la página *Web* de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sonora se atraviesa en 7 horas y media. Pero, por favor, pregúntele a los camioneros que hacen cola en Querobabi si este tiempo es real.

Aquí parece que vamos para atrás y observo una gran contradicción. Se nos cobran cuotas de vía rápida, pero cada vez se colocan más obstáculos, retenes, topes para reducir la velocidad. Ya hay topes y reductores de velocidad en Vicam, Ímuris, Agua Zarca y el kilómetro 21. Además hay retén de inspección contra el narcotráfico en Querobabi (con muchos kilómetros de cola para los camiones de carga).

Ahora, la Policía de Caminos nos dice que son necesarios los topes en Ímuris (*El Imparcial* 26 enero, 2010). Pero ¿qué es eso? Entiendo lo de la seguridad, pero hay que planear el desarrollo urbano de Ímuris de otra manera. Por lo que respecta a la carretera, en vez de reducir los tiempos de traslado, cada vez se hacen más largos y el tránsito de la carretera más lento. En diversos lugares como Agua Zarca, Ímuris, Hermosillo, Vicam y Fundición, ya no es carretera sino una calle urbana.

Si a esto le agregamos que en cada tope y retén se ubica su correspondiente vendedor de comida y la coperacha para alguna buena obra, con sus respectivos changarros improvisados, tenemos completa la imagen de pueblo tercermundista.

Puentes dudosos

Otro caso para analizar y aprender son los nuevos puentes de Hermosillo. Al igual que las carreteras, un puente, cuando está bien hecho y se ubica en el lugar adecuado, puede ser un gran avance y un poderoso factor de desarrollo. Pero si está mal hecho, es un desperdicio y mal empleo de recursos.

Ya se han manifestado dudas sobre la pertinencia y utilidad del distribuidor vial de Encinas y Periférico, así como del puente de Pino Suárez hacia Encinas para cruzar el Boulevard Rodríguez. Ambos tienen semáforos antes y después, de modo que no agilizan el tránsito ni hacen vías rápidas. Lo menos que puede decirse es que son más para la vista que para reducir tiempos y eliminar altos o semáforos. Son “apantalladores”, pero no sirven gran cosa. Lástima de millones. Hermosillo sigue necesitando vías rápidas.

Otro caso es el puente del Paseo Río Sonora hacia Villa Bonita. Está mal ubicado y para resolverlo se pretende que los residentes den una vuelta de cuatro kilómetros. La

solución es reubicarlo en donde se necesita. O mejor aún, un nuevo puente. Concluimos entonces que las cosas mal hechas resultan más caras o las tenemos que pagar los ciudadanos con pequeños costos diarios.

Lo grave y triste del subdesarrollo carretero de Sonora es que nuestro estado tiene una clara vocación de turismo carretero. Hay mucho potencial para captar turismo de California y de todo el suroeste de los Estados Unidos, más el de Chihuahua y otros estados vecinos. Sin embargo, parece que la carretera que tenemos se convierte cada vez más en un obstáculo para esta vocación turística. Un poco de mejor planeación regional, por favor.

A futuro, para un nuevo Sonora, ojalá y las obras se hagan con mayor consulta pública y de manera más profesional para que contribuyan efectivamente al desarrollo de nuestro estado. Que tenga un feliz puente.

*Profesor-Investigador del Programa de Estudios Políticos y de Gestión Pública de El Colegio de Sonora. Correo electrónico: npineda@colson.edu.mx