

CORREDORES ECONOMICOS REGIONALES Y TRANSPORTE

**(El caso del corredor San Juan del Río -
Querétaro)**

Instituto Mexicano del Transporte

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Publicación Técnica No. 28

Querétaro, Qro. 1991

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

CORREDORES ECONOMICOS REGIONALES Y TRANSPORTE
(El Caso del Corredor San Juan del Río-Querétaro).

PUBLICACION TECNICA N° 28
QUERETARO, QRO.
1991.

Este trabajo fue elaborado por Carlos Martner Peyrelongue.

I N D I C E

1) INTRODUCCION	1
2) EL PROCESO DE DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL	5
3) CRECIMIENTO DEMOGRAFICO Y CORREDORES REGIONALES	10
3.1) Tendencias de crecimiento de la población	10
3.2) Modificaciones en la Estructura de la Población Económicamente Activa	15
4) POLITICAS DE IMPULSO A LOS CORREDORES REGIONALES	20
4.1) Políticas de Desarrollo Económico.	21
4.2) Tendencias de Localización Industrial	27
4.3) Políticas de Ordenación Territorial	29
5) CORREDORES REGIONALES Y ORDENACION TERRITORIAL	33
6) ORDENACION TERRITORIAL Y TRANSPORTE	41
6.1) Transporte de Pasajeros	41
6.2) Transporte de Carga	48
6.3) Movilidad en la Región	54
7) ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE	62
7.1) Empresas de Transporte de Pasajeros	62
7.2) Empresas de Transporte de Carga	72
8) RECOMENDACIONES PARA LA MODERNIZACION DEL CORREDOR SAN JUAN DEL RIO-QUERETARO-CELAYA	78
8.1) Modernización de la Infraestructura del Corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya.	78
8.2) Modernización de los Servicios del Corredor - San Juan del Río-Querétaro-Celaya	80
8.3) Modernización del Transporte de Carga y Pasajeros en la Región.	85

1) INTRODUCCION.

En este trabajo se pretende resaltar los efectos que ocasiona la presencia de corredores regionales en el desarrollo económico de una zona. Asimismo, es de especial interés conocer el comportamiento y la capacidad de respuesta del transporte frente a modificaciones en la estructura productiva, en la conformación territorial y en los procesos demográficos de una región.

El análisis se realiza en una zona que ha observado cambios importantes y un gran dinamismo económico. Tal es el caso de la región Querétaro. Desde la década de los sesentas se produjeron modificaciones en una estructura productiva que hasta entonces era eminentemente agrícola.

En la capital del Estado de Querétaro tuvo lugar el inicio de un proceso de industrialización que provocó, entre otras cosas, un acelerado crecimiento de la población, rompiendo un estancamiento de décadas en la región.

Este despegue coincide con un hecho de gran relevancia : la inauguración, en 1958, de la carretera directa México-Querétaro.

La construcción de este eje tuvo efectos significativos en la transformación de la estructura económica de Querétaro. Se mejoraron sustancialmente las ventajas comparativas de la ciudad. La integración territorial devino en integración económica, sobre todo, con la capital del país. En 1970, el sector manufacturero era ya el principal componente del Producto Interno Bruto estatal, con un 27.29%.

La carretera México-Querétaro rápidamente incrementó su demanda. Cabe señalar que el grueso del tránsito era de paso, pues se mejoraba, en especial, el enlace de la Ciudad de México con el occidente y norte del país. Querétaro, ubicado en el punto de bifurcación de estas rutas, se benefició directamente con este eje carretero.

En 1968, cuando fue transformada en autopista se le catalogó como el eje más importante del país. Desde luego, por el volumen de carga movilizadora supera a las demás autopistas y carreteras de la red troncal

Este trabajo se inicia con la constatación de la expansión de la planta productiva y el crecimiento del producto en el Estado de Querétaro, en años especialmente difíciles para la economía del país. El rápido crecimiento de la actividad manufacturera propició una dinámica poblacional que es explicada en el capítulo de Crecimiento Demográfico. Un hecho importante que se destaca en el citado capítulo es el

crecimiento acelerado de la población, (desde la década de los ochenta), en las localidades más importantes del corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya.

Cuando se advierte el desarrollo económico y demográfico en el corredor, se elaboran políticas que expresamente buscan explotar las ventajas comparativas que ofrece este eje para la implantación de actividades productivas. Estos asuntos se tratan en el capítulo de Políticas de Impulso a Los Corredores Regionales.

En el capítulo de Corredores Regionales y Ordenación Territorial, se avanza aún más en la especificación de políticas premeditadas para el desarrollo del corredor, en el sentido de que no solo se plantea la necesidad de ubicar actividades productivas en este eje, sino que también se concibe como un nuevo modelo de ordenación territorial en la región.

Por las interconexiones que se desarrollan entre las localidades que lo conforman, un nuevo modelo territorial estructurado en torno a un corredor, plantea inevitablemente el tema del desarrollo del sistema de transporte regional. En el capítulo de Ordenación Territorial y Transporte, se analizan las tendencias que presentan los principales indicadores del transporte de pasajeros y carga (crecimiento de la demanda, comportamiento de la oferta, etc.). También se

aborda el tema de la creciente movilidad regional que produce este nuevo modelo de ordenación territorial.

El incremento de la demanda por servicios de transporte de pasajeros y de carga plantea un problema a la organización y funcionamiento de las empresas del ramo. La situación en que se encuentran las empresas se analiza en el capítulo de Administración del Transporte.

Finalmente, el trabajo culmina con una lista de Recomendaciones Para La Modernización del Corredor y Las Empresas de Transporte Regionales. Las recomendaciones se refieren a cuestiones prácticas y de fácil aplicación para mejorar el funcionamiento del corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya. En el caso de las empresas de transporte, las recomendaciones involucran de manera general aspectos organizativos y operativos, pero no se llega al nivel de detalle que posibilitaría un mayor conocimiento del desarrollo de cadenas de transporte específicas en la región.

2) EL PROCESO DE DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL.

En las últimas dos décadas un hecho trascendente ha sido, sin duda, la modificación acelerada de la estructura económica del Estado de Querétaro. Un proceso de industrialización constante explica en gran medida estos cambios. En efecto, la participación de la producción manufacturera en el Producto Interno Bruto (PIB) estatal, alcanzó en 1970 el 27.3% y en 1985 este porcentaje se elevó al 40.5%.

Durante la década de los ochenta, caracterizada por una profunda recesión económica, el PIB del Estado de Querétaro, sobre todo el de su división manufacturera, presenta tasas de incrementos muy superiores a la media nacional.

A precios constantes de 1980, el Producto Interno Bruto nacional creció 10.06% entre 1980 y 1985; en cambio, el Producto Interno Bruto de Querétaro se incrementó en 25.34% en el mismo periodo. En la división manufacturera las cifras son todavía más reveladoras. El total nacional creció 6.2% en el lapso señalado; para Querétaro el incremento fue de 32.43%.

C U A D R O 1

EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO.
 Nivel Nacional y Estado de Querétaro.
 (1980 - 1985)&

(Millones de pesos de 1980)

P.I.B.	1980	1985	Incremento 80-85 (%)
tot.nacional	4470,077	4919,905	10.06
tot.nacional manufactura.	988,900	1050,187	6.20
tot.Querétaro	40,475	50,731	25.34
tot.Querétaro manufactura.	13,899	18,407	32.43

fuentes: INEGI.SPP.

Aunque desde la década de los sesenta se verifica un aumento en el número de establecimientos industriales en el Estado de Querétaro, fue en la segunda mitad de los años setenta cuando se observó un incremento sostenido en la implantación fabril.

De las 682 empresas censadas en 1989 por la Secretaria de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado, 100 se asentaron antes de 1976, 137 lo hicieron entre 1976 y 1980, entre 1981 y 1985 se adicionaron 214 y, finalmente, en el periodo 1986-1989 se sumaron otras 231 empresas.

La década de los ochenta, contra la tendencia a nivel nacional, resultó muy fructífera en cuanto al incremento en la planta industrial del Estado.

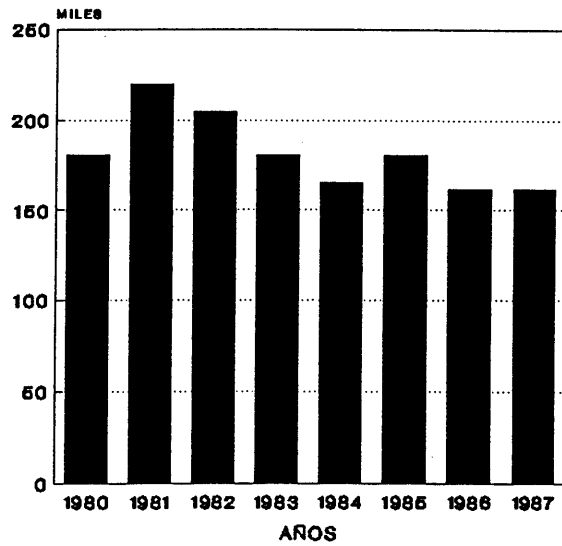
El personal ocupado en la industria manufacturera del Estado de Querétaro creció 15.4% entre 1980 y 1985. A nivel nacional se registró una contracción de 16.8%. En los estados y ciudades más poblados del país (con excepción del Estado de México) el personal ocupado decreció. En 1988 todavía existía un rezago de 14% con respecto al número de trabajadores de 1980. En cambio, en el Estado de Querétaro durante esos ocho años se observó un aumento del 30.7%.

Por su parte, el sector agropecuario ha perdido peso en el Producto Interno Bruto estatal, pasando del 18.7% en 1975 al 11.4% en 1980. Aún no se conoce la participación de este rubro en los años ochenta, pero hay indicios de que mantiene una tendencia decreciente.

Por ejemplo, la superficie sembrada en el Estado de Querétaro decreció un 11.05% entre 1980 y 1987. El volumen (en toneladas) de la producción agrícola se incrementó durante los primeros cinco años de la década, pero descendió drásticamente en 1986 y 1987. (Gráficas 1 y 2).

Dentro del sector terciario, la división de Comercio decreció su participación en el PIB estatal, pasando del 19.3% en

SUPERFICIE SEMBRADA ESTADO DE QUERETARO

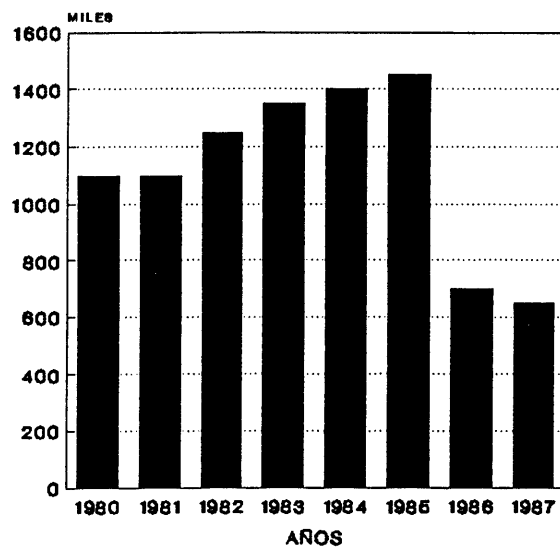


GRAFICA 1

■ HECTAREAS

DELEGACION ESTATAL SARH.

PRODUCCION AGRICOLA ESTADO DE QUERETARO



GRAFICA 2

■ TONELADAS

DELEGACION ESTATAL SARH.

1970, al 17% en 1980. El rubro de Servicios Financieros, Servicios Comunales, Sociales y Personales se mantiene estable durante el periodo 70-80.

Por su parte, la división de Transportes y Comunicaciones muestra un incremento constante en el PIB estatal. En 1970, este concepto representó el 3.6% y, en 1980, su participación se elevó al 6%. Sin duda su evolución esta relacionada con el desarrollo del sector más dinámico de la economía estatal, es decir, con la industria manufacturera.

Si bien es cierto que la estadística del PIB por entidad federativa no permite verificar las fluctuaciones en años intermedios (que definitivamente se hicieron presentes en los estados de la República), es evidente que la recesión económica fue relativamente amortiguada en el Estado de Querétaro por el desarrollo industrial.

Ciertamente, no en todas las regiones del país la crisis se presentó con la misma intensidad. Querétaro ha contado con la opción manufacturera. Ello, claro esta, no ha impedido la presencia de otros efectos nocivos de la crisis económica, que tienen una expresión a nivel nacional como es, por ejemplo, el deterioro del poder adquisitivo para importantes sectores sociales.

3 CRECIMIENTO DEMOGRAFICO Y CORREDORES REGIONALES.

3.1 Tendencias de Crecimiento de la Población.

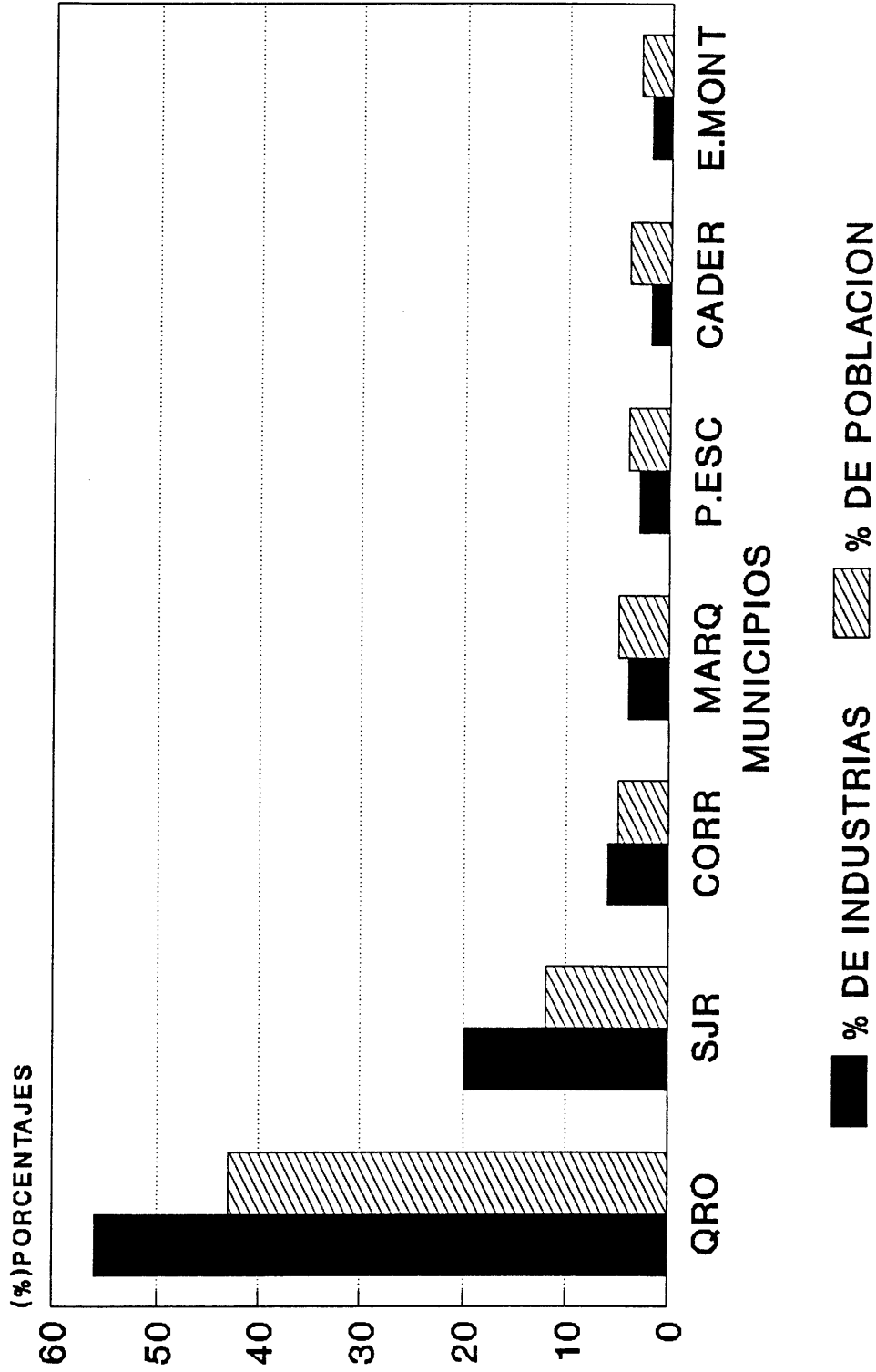
Las transformaciones en la estructura productiva vienen acompañadas por cambios demográficos y territoriales. La proliferación de asentamientos industriales, principalmente en Querétaro y San Juan del Río, ha propiciado un elevado crecimiento de la población. (Gráfica 3)

Las tendencias están cambiando. En décadas anteriores (años sesentas y setentas), sólo la capital del Estado mostraba un crecimiento acelerado. Ahora el incremento poblacional no se ha polarizado en un solo lugar.

Actualmente, Querétaro, San Juan del Río y también las localidades cercanas a estas urbes muestran incrementos notables en su población. En este sentido, cabe señalar que los cambios en la estructura económica de las dos principales ciudades del Estado, están teniendo un impacto directo en las localidades aledañas.

En la década de los ochenta los centros de población de El Colorado, Pedro Escobedo, La Cañada, Tequisquiapan y San Juan del Río, forman parte de las localidades de "fuerte atracción". Este concepto es utilizado por el Consejo Estatal

POBLACION E INDUSTRIA ESTADO DE QUERETARO



GOB. EDO DE QRO.CENSO 1990

GRAFICA 3

de Población (COESPO) para catalogar municipios o ciudades con tasas de crecimiento medio anual muy superiores a la media nacional. En la década de los setenta sólo Querétaro y la localidad aledaña de Corregidora estaban en esta categoría.

C U A D R O 2

CENTROS DE POBLACION	P O B L A C I O N 1980	1988	TCMA*
Querétaro	259.660	429,350	6.5
S.J.R.	54.000	96,256	7.5
V. Corregidora	17.003	33,385	8.8
Tequisquiapan	12.767	22,340	7.3
La Cañada	6.526	11,330	7.2
Pedro Escobedo	3.787	6,411	6.8
El Colorado	1.890	3,000	5.8

* tasa de crecimiento medio anual.

Fuente: Censo de Población 1980. Planes de Desarrollo Urbano. Sedue-Gob. del Estado de Querétaro.

Cabe señalar que todos estos centros de población y los municipios a los que pertenecen, se encuentran en ó cerca del corredor San Juan del Río-Querétaro (constituido por un tramo de 50 Km de la autopista México-Querétaro).

La presencia del mencionado eje regional ha influido en la implantación de actividades económicas en la zona. Dichas actividades, por su parte, traen aparejada una fuerte

dinámica poblacional. Por lo tanto, el corredor se constituye en un elemento fundamental para definir la región y su zona de influencia.

Por otra parte, en el corredor Querétaro-Celaya también encontramos un alto incremento poblacional, aunque las tasas de crecimiento medio anual son ligeramente inferiores a las que se presentan en el corredor Querétaro-San Juan del Río. En este caso, la dinámica demográfica se relaciona con la importancia que en actividades comerciales y de servicios tiene la Ciudad de Celaya y su estrecha relación de intercambio con Querétaro. Los municipios intermedios, Apaseo el Alto y Apaseo el Grande, se ven influidos e impactados por las actividades que se desarrollan en estas dos ciudades.

C U A D R O 3

CENTROS DE POBLACION	P O B L A C I O N 1980	1987	TCMA.
Celaya	141,675	198,321	5.4
Apaseo Grande	11,119	16,357	5.4
Apaseo Alto	19,847	30,239	6.2

Fuente: Censo de Población 1980. Planes de Desarrollo Urbano (Sedue)

Finalmente, por la autopista Querétaro-San Luis Potosí se ubican algunas localidades que influidas por las actividades de la capital del Estado, han elevado sus tasas de crecimiento poblacional. Esto sucede tanto en el Municipio de

Querétaro como en el de San José Iturbide (Estado de Guanajuato).

C U A D R O 4

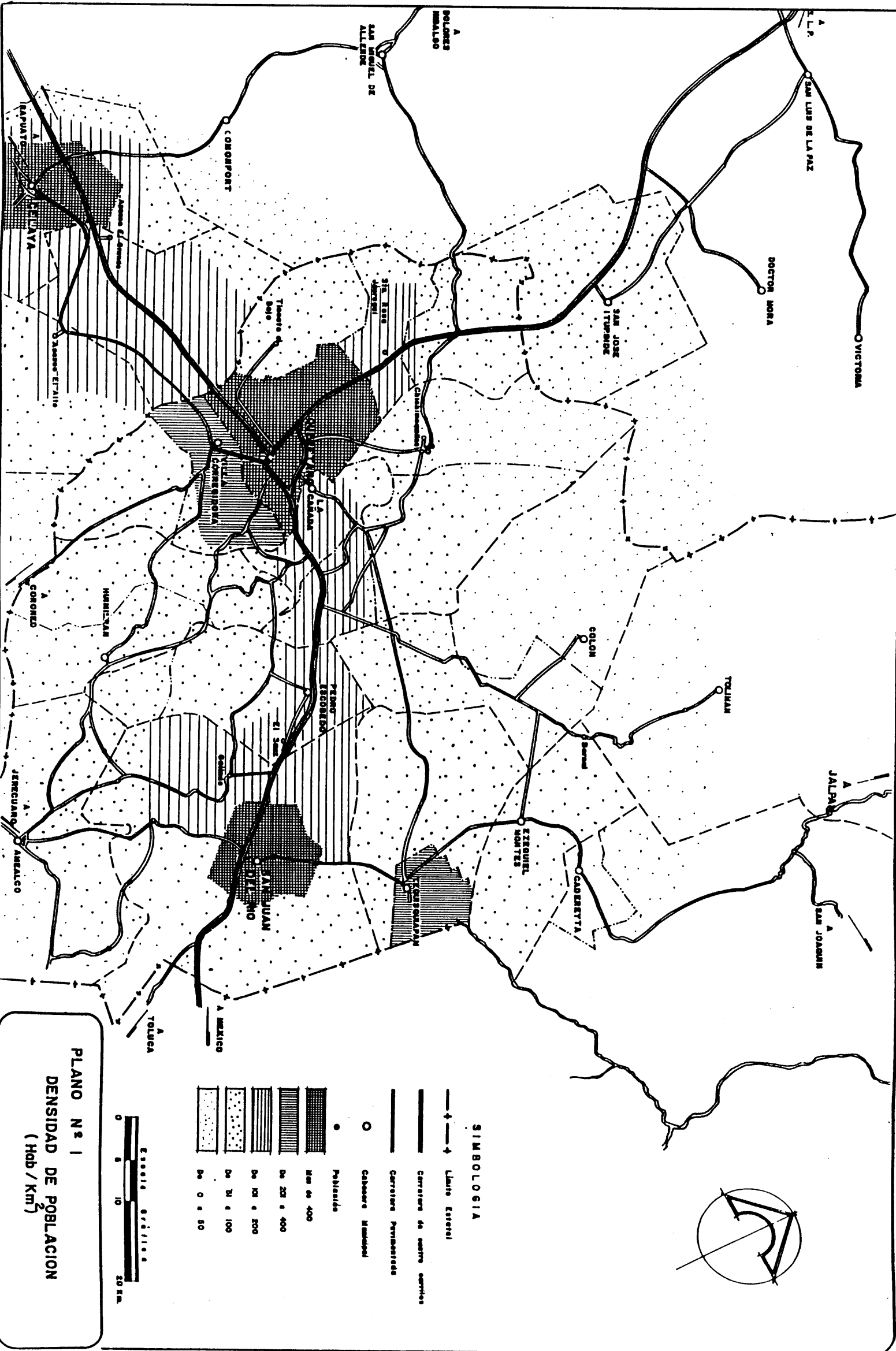
CENTRO DE POBLACION	P O B L A C I O N		TCMA
	1890	1989	
S.R.Jáuregui	8,020	13,250	6.0
S.J.Iturbide	7,977	12,132	4.8

Fuente: Censo de Población 1980. Planes de Desarrollo Urbano (Sedue).

Así, los tres principales corredores de la región tienen a su alrededor localidades que presentan un elevado crecimiento de población. Este comportamiento los diferencia de municipios con economías estancadas, basados sobre todo en la agricultura de subsistencia, que presentan bajas densidades y un proceso de expulsión de población. (Plano #1)

Los municipios "de expulsión", entre los que se incluyen Cadereyta, Tolimán, Peñamiller y todos los que conforman la sierra de Querétaro, alimentan, junto con otras localidades de estados vecinos, los flujos migratorios hacia las ciudades más importantes de la región.

Por cierto, en los resultados preliminares del censo de 1990 se observa que las ciudades medias tienen las tasas de crecimiento más altas del país y, por lo tanto, se



A
L.P.

SAN LUIS DE LA PAZ

DOCTOR MORA

VICTORIANO

SAN JOSE
LITORAL

A
SOLARES
MEXICALCO

SAN MIGUEL DE
ALLENDE

COMONFORT

A
NAPUATZEN
MEXICALCO

A
MEXICALCO

SAN RAFAEL
ALMERI

Tierrita de
Bajo

A
SAN JUAN
DE LOS RIOS

A
HUIHUETLAN

A
CORONA

TOLIMAN

COLON

PELON
TICOCORCO

EL SAN
ESTABAN

A
JERICUANO

A
AMALICO

A
JALPA

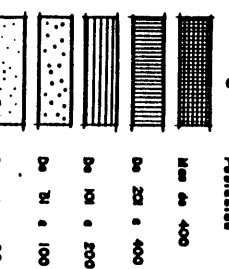
A
SAN JOAQUIN

A
GUANAJUAN
DE LOS RIOS

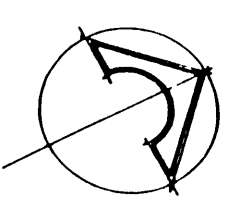
A
CADERETTA

A
EZQUIEL
MONTES

A
TOLUCA



- SIMBOLOGIA**
- Límite Estatal
 - Carreteras de camino serrano
 - Carreteras pavimentadas
 - Cabecera Municipal
 - Poblado



PLANO N° 1
DENSIDAD DE POBLACION
(Hdb / Km²)

constituyen en los elementos de mayor dinamismo desde el punto de vista demográfico.

En este sentido el "Programa Nacional de Población 1989-1994", ya había advertido sobre el cambio en las características migratorias del país, señalando que: "...el incremento de los movimientos migratorios interurbanos, la disminución de la fuerza de atracción de las grandes zonas metropolitanas y el dinamismo observado por algunas ciudades de entre 100 mil y un millón de habitantes,...sugiere la idea de que se esta en presencia del principio de un proceso de reorientación de las corrientes migratorias."(1)

3.2 Modificaciones en la Estructura de la Población Económicamente Activa.(PEA).

No sólo se han observado altas tasas de crecimiento de población en los centros urbanos del corredor, sino que también se ha modificado la estructura de la población económicamente activa (PEA). Las actividades de tipo rural agrupadas en el sector primario, pierden peso en favor de aquellas asociadas a las ciudades, como son las secundarias y terciarias.

(1)PROGRAMA NACIONAL DE POBLACION (1989-1994)
Consejo Nacional de Población (Conapo)
Secretaria de Gobernación,México. 1989.

En 1970, el 51.7% de la PEA estatal se ubicaba en el sector primario; para 1988 su participación era de 29%. El sector secundario era el de menor proporción en 1970, con 23.3% de la PEA; sin embargo, en 1988, fue el de mayor participación con 36.9%. El terciario paso de 24.9%, en 1970, a 34.1%, en 1988. Su participación mayoritaria se localiza en el Municipio de Querétaro. (Cuadro #5)

Todos los municipios que forman el corredor Querétaro-San Juan del Río presentan incrementos importantes en la PEA del sector secundario, al tiempo que el primario pierde tamaño constantemente.

En la llamada región Querétaro, el sector secundario pasa de 40.4% a 44.2%, en el periodo 1980-1985. En la región San Juan del Río (2) el incremento de la PEA del sector secundario es aún mayor: pasa del 35.4% al 42.4%, en el mismo periodo. En las localidades circunvecinas pertenecientes al Estado de Guanajuato, el sector terciario ha incrementado su participación en detrimento del sector primario. (Cuadro #6)

(2) Según la clasificación estatal, la región Querétaro esta formada por los municipios de Querétaro, Corregidora y El Marqués. La Región San Juan del Río está integrada por los municipios de San Juan del Río, Pedro Escobedo, Tequisquiapan y Ezequiel Montes. En este trabajo la región se define por la actividad económica, los cambios territoriales, la dinámica poblacional y el desarrollo del transporte, por lo tanto, incorpora a municipios del Estado de Guanajuato como Celaya, Apaseo el Alto, Apaseo el Grande y San José Iturbide, y descarta al municipio de Ezequiel Montes por tener un comportamiento diferente al resto de los municipios mencionados.

CRECIMIENTO DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA POR SECTOR

ESTADO DE QUERETARO

(1 9 7 0 - 1 9 8 8)

S E C T O R	1 9 7 0	%	1 9 8 0	%	1 9 8 5	%	1 9 8 8	%
PRIMARIO	61 549	51.67	65 035	36.50	70,001	30.50	75 154	29.0
SECUNDARIO	27 819	23.36	57 380	32.21	82,434	35.90	95 582	36.9
TERCIARIO	29 730	24.97	55 736	31.29	76 929	33.60	88 453	34.1

FUENTE: Secretaria de Desarrollo Económico. Gobierno del Estado de Querétaro.

C U A D R O No. 6

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA POR MUNICIPIO

1 9 8 6

MUNICIPIO	TOTAL P.E.A	SECTOR PRIMARIO	%	SECTOR SECUNDARIO	%	SECTOR TERCIARIO	%
QUERETARO	92 859	3 200	3.4	42 357	45.6	47 402	51.0
V. CORREGIDORA	8 378	1 761	21.0	3 435	41.0	3 182	38.0
EL MARQUES	12 407	5 198	41.9	1 464	36.0	2 745	22.1
SAN JUAN RIO	25 083	6 923	27.6	9 500	37.6	8 660	34.5
TEQUISQUIAPAN	8 963	1 800	20.1	4 797	53.5	2 366	26.4
E. MONTES	5 980	1 625	27.2	2 687	44.9	1 668	27.9
APASEO ALTO *	10 139	4 735	46.7	2 403	23.7	3 002	29.6
APASEO GRANDE *	5 008	1 950	39.0	1 278	25.5	1 780	35.5
CELAYA *	61 549	19 019	30.9	16 618	27.0	25 912	42.1
S.J. ITURBIDE *	3 748	750	20.0	14 32	38.2	1 566	41.8

FUENTE: Secretaría de Desarrollo Económico, Estado de Querétaro
Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Estado de
Guanajuato.

Planes de Desarrollo Urbano, SEDUE.

* En estos casos la PEA, corresponde solo a la cabecera municipal.

El cambio hacia los sectores de actividad secundaria y terciaria es, en este caso, otro elemento que permite definir una región caracterizada por la existencia de varios nodos con sus respectivas zonas de influencia. Aunque muchas localidades ó municipios de esta región no presenten un cambio significativo en su estructura económica, el hecho de que manifiesten una rápida modificación en las actividades de su población, implica que se encuentran dentro del área de influencia inmediata de las ciudades que presentan cambios económicos importantes.

Así, por ejemplo, no es de extrañar la presencia de un alto porcentaje de PEA en el sector secundario en municipios como Pedro Escobedo, El Marqués, Tequisquiapan, San José Iturbide y otros, donde la actividad industrial es mínima. En estos municipios no sólo la incorporación de nueva población ha engrosado el sector secundario y terciario. Parte de los antiguos residentes también han cambiado sus actividades debido a la fuerte recesión del sector agropecuario.

De todas formas, en el largo plazo, la población económicamente activa del sector primario está destinada a decrecer. La reactivación del campo implica la incorporación de tecnologías avanzadas ahorradoras de mano de obra.

Por último, cabe señalar que el crecimiento poblacional y la modificación de la estructura de la PEA en muchas de las localidades de la región, no vienen dados por su propio desarrollo. Más bien, son reflejo de la actividad de los tres centros urbanos más grandes de la región : Querétaro, San Juan del Río y Celaya. El resto de las localidades caen dentro de su área de influencia.

En este sentido, la región se encuentra definida por los municipios y localidades que se encuentran en el corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya y, aunque con menor relevancia, puede ser incluido el tramo Querétaro-San José Iturbide.

4) POLITICAS DE IMPULSO A LOS CORREDORES REGIONALES.

En años recientes se han elaborado una serie de políticas económicas y urbano-regionales que han estimulado de manera importante el desarrollo del principal corredor de la zona. Estas políticas permiten verificar el potencial que tienen los corredores para la localización de actividades productivas y para la ordenación del territorio y la población en un modelo multipolar, desechando en este aspecto el esquema unipolar que prevaleció hasta el inicio de la década de los ochenta.

4.1) Políticas de Desarrollo Económico.

La política económica con mayores repercusiones ha sido la de fomento industrial, al punto que, como se dijo con anterioridad, se ha convertido en el elemento fundamental del desarrollo en la región.

Si bien es cierto que la localización de actividades industriales y de servicio se explican por factores como la ubicación geográfica de Querétaro (que es paso obligado de los enlaces carreteros entre el centro y la zona norte y occidente del país); por la calidad de la infraestructura carretera y por la cercanía al gran mercado que representa la Ciudad de México. No podemos desconocer, por otro lado, los intentos en política económica por revertir la concentración económico-demográfica del Valle de México.

A partir de la década de los setenta, los esfuerzos desconcentradores son más frecuentes, pero sus resultados son muy limitados. Ni el "Programa de Ciudades y Parques Industriales que permitió construir 45 zonas industriales alrededor de ciudades medias"(3), ni los decretos de 1972 donde se otorgan facilidades fiscales a las regiones de industrialización reciente, pudieron romper con la inercia de

(3)Hiernaux, Daniel. "Estrategia Territorial y Estado".
Rev. El Economista Mexicano. num. 2y3. p.111
Colegio de Economistas de México. México, 1989.

localización en grandes ciudades, propia de un modelo de industrialización protegido y volcado hacia el mercado interno.

En 1979, aparece otro intento para revertir este proceso. El decreto establece zonas geográficas para la ejecución del "Programa de Estímulos Para La Desconcentración Territorial de Las Actividades Industriales", prescrito en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano 1977-1982. El Municipio de Querétaro queda incluido en la zona I, con prioridad I-B que establece estímulos preferenciales para el desarrollo urbano industrial.

En la década de los ochenta continuamente se señalan los efectos negativos en términos económicos, sociales y ambientales, que implica el constante crecimiento de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

En efecto, se aduce que "la elevada concentración económico-demográfica de la Ciudad de México representa un freno al desarrollo económico nacional. La lógica hacia una elevada concentración sólo existe desde una limitada visión microeconómica, pues a nivel global, las mayores ganancias de las empresas localizadas en la capital son únicamente posibles por las enormes inversiones en infraestructuras que el Estado realiza. Así, en el plano macroeconómico se tienen

menos tasas de ganancias globales a la vez que se condena a amplias regiones del país al estancamiento." (4)

En 1983 aparece el "Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Región Centro". Su cobertura es de carácter regional. La zona metropolitana esta constituida por el Distrito Federal y los 17 municipios conurbados del Estado de México. La región centro incluye a los estados de Puebla, Morelos, Hidalgo, Tlaxcala, Querétaro y el resto del Estado de México.

"La estrategia de desarrollo en los estados de la Región Centro, es congruente con la necesidad de fomentar la integración de sistemas urbano-industriales relativamente independientes de la Ciudad de México, asegurar un desarrollo regional más equilibrado y revertir la tendencia concentradora de la zona metropolitana de la Ciudad de México".(5)

El Programa plantea, dentro de sus estrategias, reforzar la infraestructura carretera entre las localidades de la región centro, evitando la construcción de nuevas vialidades convergentes a la zona metropolitana de la Ciudad de México.

(4)Marín,Honorato. "Dinámica Industrial y Perspectivas de Descentralización". Rev. Estrategia Industrial. p.12
Abril.1986. México,D.F.

(5)Programa de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Región Centro. p. 21 y 23
Edición,SPP. México,1983.

Para impulsar las acciones de fomento industrial se aprovecharon los estímulos fiscales implementados por el Gobierno Federal en el decreto antes mencionado. Cabe señalar que, hasta ese momento, la estrategia de desarrollo económico en la región se basa en las potencialidades y el nivel de infraestructura de la Ciudad de Querétaro y, en segundo término, en la incipiente industrialización de San Juan del Río. En especial se destacan las ventajas comparativas para las actividades manufactureras en estos centros urbanos.

En enero de 1985, aparece otro decreto emitido por el Gobierno Federal, cuya finalidad es promover la reubicación industrial fuera de la zona III-A, es decir, fuera de la zona metropolitana de la Ciudad de México. El estímulo a la reubicación se realiza a través de créditos fiscales contra impuestos federales.

Finalmente, en enero de 1986, se vuelven a establecer zonas geográficas para descentralizar la industria. La zona I, definida ahora como zona de máxima prioridad nacional, es integrada por municipios que se consideran centros motrices para el desarrollo industrial. En este rango se incluyen los municipios de Querétaro y San Juan del Río. También quedaron incluidos los municipios de Apaseo El Grande y Celaya del Estado de Guanajuato. Señalamos estas dos localidades porque tienen una relación intensa con la Ciudad de Querétaro.

Ahora bien, la política económica para la región no solo responde a lineamientos establecidos en los planes y programas del Gobierno Federal. El Estado cuenta con instrumentos de planeación propios, aunque con objetivos y estrategias afines a las políticas nacionales.

El Plan Querétaro (1986-1991) destaca entre sus objetivos prioritarios la necesidad de mejorar las ventajas comparativas del Estado para consolidarlo como una zona de desarrollo alternativo en el centro del país.

En este sentido, la estrategia de desarrollo se basa, de manera importante, en la capacidad para captar las actividades económicas que habrán de desconcentrarse de las grandes zonas urbanas, según se prevé en los planes y programas a cargo de la federación.

"Se dará prioridad al establecimiento y consolidación de parques industriales para favorecer la instalación de nuevas plantas industriales en la entidad, que habrán de desconcentrarse del valle de México."(6)

Por otra parte, el "Programa Estatal De Fomento Industrial (1987-1991)" retoma, en términos generales, las líneas de

(6) PLAN QUERETARO. Gobierno del Estado de Querétaro. p.44
Qro, México. 1986.

acción del Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Región Centro. Sin embargo, plantea una modificación estratégica muy importante, que expresa una preocupación estatal.

El diagnóstico del Programa Estatal de Fomento Industrial advierte sobre la mayor desigualdad en el desarrollo regional del Estado por la concentración de la industria en las ciudades de Querétaro y San Juan del Río.

Con la finalidad de contrarrestar estas tendencias, aparece un nuevo decreto en noviembre de 1986, donde se incluyen los municipios de El Marqués y Pedro Escobedo, en el rango de máxima prioridad nacional para estímulos a la actividad industrial. Asimismo, se declaran zonas de máxima prioridad estatal los municipios de Corregidora, Cadereyta y Jalpan.

"La configuración del área de prioridad nacional dentro del Estado de Querétaro, destaca el propósito de aprovechar la infraestructura de apoyo que significa la carretera federal nº57 (Autopista México-Querétaro) y, a la vez, el objetivo de consolidar el corredor industrial Querétaro-San Juan del Río, mediante la integración productiva de los puntos intermedios".(7)

(7) Programa Estatal de Fomento Industrial.
Gobierno del Estado de Querétaro.
Querétaro, México. 1987.

Es en este momento cuando se plantea explícitamente la potencialidad que tiene el corredor Querétaro-San Juan del Río y se elaboran políticas premeditadas para su desarrollo. La propensión de la población y nuevas actividades en esta franja se viene perfilando desde el inicio de la década de los ochenta, pero, hasta 1987, no se habían inducido proyectos de desarrollo a través de políticas sectoriales específicas.

4.2) Tendencias de Localización Industrial.

Los cambios en el sistema económico a causa de la recesión y, particularmente, las modificaciones en la estructura y orientación de la industria, han influido, posiblemente más que las políticas específicas de desconcentración industrial, en la lógica de localización de las empresas.

La apertura de la economía nacional y su orientación hacia el mercado externo hace perder importancia al criterio de localización industrial basado en la preponderancia de los mercados internos, esto es, a la ubicación de las ramas industriales dentro de los grandes mercados nacionales (léase sobre todo la Ciudad de México).

Pero además de esto, la estructura interna del proceso manufacturero se ha modificado. La fragmentación del proceso productivo, la multiplicación de empresas que participan en

etapas del proceso, se impone frente a los costos e ineficiencias del proceso de transformación desarrollado de principio a fin en la misma planta.

La fragmentación del proceso fabril, tiene la flexibilidad de buscar ventajas comparativas para cada una de las etapas de la elaboración del producto, por ello, su integración se manifiesta a escala mundial.

El desarrollo tecnológico, sobre todo en las comunicaciones, ha contribuido también a la modificación de los criterios de localización.

"Las comunicaciones modernas conectan los sitios de producción internacional. Esto permite que la producción dispersa mantenga un flujo de información y conocimiento semejante a las de la producción geográficamente concentrada. Esto favorece cierta separación entre "fases" productivas o terciarias de manera que se pueden cambiar ventajas dispares entre localizaciones. Así, la empresa puede combinar, por ejemplo, la capacidad de concepción y diseño, de investigación y desarrollo, de servicios de productor y de economías de aglomeración de empresas por considerar esencial el estar presentes en el mercado de los países industrializados, realizando, al mismo tiempo, fases productivas en países de salarios bajos."(8)

(8) Minian, I. "Cambio Estructural y Producción de Ventajas Comparativas". p. 37 y 38

En las decisiones para la localización de las inversiones parece perder importancia relativa la cercanía al mercado, en tanto, el desarrollo de los mercados laborales, del sector servicio, de las comunicaciones, de la infraestructura y los sistemas de transporte, parecen adquirir mayor relevancia.

4.3) POLITICAS DE ORDENACION TERRITORIAL.

Entre los planes y programas que proponen estrategias de ordenación territorial para la región, destaca la revisión del Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Querétaro (1987). En este Plan se plantean modificaciones a las estrategias de ordenación territorial de la ciudad y de la región.

Tal como sucedió con la política económica de la región, las estrategias de desarrollo territorial en el Estado se modifican en la segunda mitad de la década de los ochenta. En la revisión del Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Querétaro se persigue reducir el acelerado crecimiento de esta ciudad, advirtiendo las posibilidades de crecimiento de otras ciudades del Estado, pero sobre todo, del corredor Querétaro-San Juan del Río.

El Plan señala que la actual tendencia de crecimiento de la ciudad, se traducirá en 1 millón y medio de habitantes para el año 2000, con lo que la oferta de agua potable se verá superada por la dinámica poblacional.

Se dice que apoyando el desarrollo de la región y, en especial, del corredor Querétaro-Sanfandila-San Juan del Río, se lograrán disminuir las tasas poblacionales de la Ciudad de Querétaro. La desconcentración de actividades económicas implicaría además un desarrollo más equilibrado del territorio estatal.

"La descentralización de funciones económicas se plantea hacia el resto del Estado; fundamentalmente, las industriales sobre el corredor San Juan del Río-Sanfandila y los poblados intermedios de Pedro Escobedo y El Colorado."(9)

El Desarrollo Urbano Sanfandila, ubicado en el Municipio de Pedro Escobedo, se diseña para apoyar los proceso de desconcentración de la Ciudad de Querétaro y aprovechar las posibilidades de desarrollo del corredor. Este proyecto no pretende ser solo un desarrollo residencial, sino que esta conceptualizado como una nueva ciudad, con fuentes de empleo para sus habitantes, áreas verdes, zonas comerciales, etc.

(9) Revisión del Plan de Centro de Población de Querétaro.
Sedue-Gobierno del Estado de Querétaro. p. 74
Mimeografiado.

Se pretende una ciudad especializada en servicios de alto nivel, con oficinas públicas y privadas que habrán de descentralizarse de la Ciudad de Querétaro y con la implantación de centros de enseñanza superior, institutos de estudios avanzados e industria de alta tecnología. Para 1998 se estima que habrá cerca de 23 mil empleos para los aproximadamente 70,000 habitantes que residirán en esta ciudad. El 80% del empleo corresponderá al sector servicios, el 15% al sector secundario y el 5% al sector primario.

A un nivel más amplio, el "Programa Nacional de Desarrollo Urbano (1990-1994)" plantea las más recientes modificaciones de política regional y territorial en el país. Entre sus objetivos destaca..."la transformación del patrón de los asentamientos humanos en concordancia con las políticas de descentralización y de desarrollo económico", para lo cual se establece una "estrategia de reordenamiento territorial que se concentra en el desarrollo de sistemas de alta potencialidad..., el impulso a zonas y corredores de desarrollo económico y a enlaces interregionales."(10)

"El Programa propone consolidar un Sistema Urbano Nacional, conformado por varios sistemas urbano-regionales con el fin de controlar el crecimiento de las grandes ciudades, impulsar

(10) Programa Nacional de Desarrollo Urbano (1990-1994)
Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. p. 59
Diario Oficial de la Federación. 14-Ago-1990.

el desarrollo de las ciudades medias seleccionadas y lograr una mayor integración rural-urbana".(11)

Para esto elabora una nueva regionalización del país, presentando una innovación en la zona que comprende este estudio. El Estado de Querétaro queda fuera de la zona centro y es incorporado, junto con Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes y Zacatecas, a la región "centro-norte".

De esta forma se pretende reducir la dependencia que Querétaro tiene con la zona metropolitana de la Ciudad de México, integrándolo, a nivel de infraestructura, servicios e intercambios, a un ámbito regional con cierta autonomía del centro del país. El desarrollo de esta región y el crecimiento elevado de las principales ciudades que en ella se encuentran, permitirían reducir las corrientes migratorias hacia las grandes metrópolis.

A las principales ciudades de la región se les asignó una política de impulso, salvo a Querétaro. Para esta ciudad se contempla una política de consolidación, lo cual implica adoptar medidas para limitar su crecimiento y consolidar las actividades y desarrollos existentes, evitando procesos de polarización.

(11) ob. cit.

5) CORREDORES REGIONALES Y ORDENACION TERRITORIAL.

Las políticas diseñadas para la región empiezan a evidenciar efectos a nivel territorial. Las recientes modificaciones en los usos del suelo así lo demuestran. De la misma manera, el uso del suelo programado al año 2000, avala las estrategias de desarrollo del corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya.

En el Municipio de El Marqués, el impacto más significativo en el uso del suelo corresponde a las 330 hectáreas del nuevo parque Industrial "Bernardo Quintana", cuya primera etapa (40 hectáreas) fue recientemente inaugurada. El uso industrial del suelo en este municipio pasará de 61.5 hectáreas (correspondientes al parque agroindustrial La Cruz) a 391.5 hectáreas.

Así mismo, para el fin de siglo, en la localidad de La Cañada se incorporarán otras 60 hectáreas al suelo urbano y en El Colorado 50 hectáreas más. En las demás localidades de este municipio no se especifican las superficies de crecimiento.

En el Municipio de Pedro Escobedo, el uso del suelo programado presenta modificaciones importantes, sobre todo, por la incorporación de 583 hectáreas para el Desarrollo Urbano Sanfandila y 80 hectáreas para el Instituto Mexicano del Transporte. Además se contemplan 41 hectáreas para el

crecimiento urbano del centro de población de Pedro Escobedo y una superficie no especificada para parques agroindustriales en las localidades de El Sauz y Pedro Escobedo.

En San Juan del Río se abrieron otras 90 hectáreas de suelo industrial en 1990. Según el Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población, para el fin de siglo habrá de contar con 1232 hectáreas destinadas a este uso, superando en este rubro a la Ciudad de Querétaro. Para el uso habitacional se duplicará la superficie entre 1985 y el año 2000; de 1043 hectáreas se llegará a 2187 hectáreas.

En el Municipio de Corregidora los cambios de uso previstos se localizan principalmente en la localidad de Villa Corregidora y sus zonas aledañas. Según el Plan de Centro de Población, para el año 2000, el uso habitacional, comercial y de servicios, se incrementará en 170 hectáreas para alcanzar un total de 411 hectáreas. También se estima que la expansión de zonas suburbanas en esta localidad, cuyo proceso de conurbación con la Ciudad de Querétaro es inminente, incorporará 355 hectáreas más a usos habitacionales, comerciales y de servicios.

El uso industrial se incrementará en 89 hectáreas, por lo que la superficie total dedicada a esta actividad llegará a 203

hectáreas. Cabe señalar, que se propone la saturación de la zona industrial actual (parque Balvanera).

En el municipio de Celaya, se pretende incrementar la infraestructura industrial aprovechando las ventajas del corredor. El Plan de Centro de Población, en su estrategia destina 420 hectáreas más para uso industrial. El incremento para uso habitacional se estima en 1714 hectáreas.

En Apaseo El Grande se pretende consolidar el parque industrial ubicado sobre la autopista Querétaro-Celaya (a 4 Km de la cabecera municipal). Además se reforzará la actividad manufacturera con otras 30 hectáreas. Para el crecimiento habitacional en el largo plazo (año 2000), se destinarán 100 hectáreas.

En la localidad de Apaseo El Alto se incorporarán 235 hectáreas para uso habitacional en el largo plazo (año 2000). Así mismo, se proponen 44.5 hectáreas para el fomento de industrias artesanales que trabajan la madera. En San José Iturbide la reserva para uso habitacional propuesta es de 68 hectáreas. La industria se está desarrollando en un fraccionamiento de 20 hectáreas ubicado junto a la autopista Querétaro-San Luis Potosí.

En la Ciudad de Querétaro, en cambio, se contempla una política de consolidación en materia industrial. Esto es, se

pretende la saturación de los parques existentes, más no la creación de nueva infraestructura de este tipo. El suelo dedicado a los servicios, en cambio, se incrementará en 314 hectáreas y el uso habitacional, por su parte, adicionará otras 1641 hectáreas a la ciudad. (Cuadros 7 y 8)

Resulta paradójico plantear políticas hasta cierto punto restrictivas, en un centro de población que dista mucho de ser una ciudad de grandes dimensiones. Sin embargo, este nuevo esquema de ordenación territorial no deja de tener su lógica. Por una parte, la concentración industrial en la Ciudad de Querétaro impone altos costos sociales y ambientales (como la escasez de agua), deseconomías y rendimientos decrecientes en los servicios públicos y en el funcionamiento general de la localidad. Pero complementariamente, existe una buena red de carreteras regionales y locales que facilita el desplazamiento de personas y mercancías(12), de modo que en el corto plazo una distribución homogénea de la industria resultará, a nivel macroeconómico, de mayor beneficio para la región.

Precisamente, el análisis de los anteriores capítulos permite concluir que se asiste al inicio de un nuevo tipo de ordenación territorial. El poblamiento no se está dando en

(12) González, O. y Martner, C. "Querétaro: Ciudades Fragmentadas". Rev. CIUDADES # 6. México. Mayo 1990.

CUADRO No. 7
USOS DEL SUELO PROGRAMADOS
(AÑO 2000)

QUERETARO	1987(HA)	2000(HA)	DIFERENCIA (HA)
USO HABITACIONAL	3309	4950	1641
USO SERVICIOS	611	925	314
USO INDUSTRIAL	929	0	0
SAN JUAN DEL RIO	1985(HA)	2000(HA)	DIFERENCIA (HA)
USO HABITACIONAL Y MIXTO	1043	2187	1144
USO INDUSTRIAL	438	1232	794
EL MARQUES	1987(HA)	2000(HA)	DIFERENCIA (HA)
USO HAB. (LA CAÑADA)	62	122	60
USO HAB. (EL COLORADO)	40	90	50
USO INDUSTRIAL	61.5	391.5	330
PEDRO ESCOBEDO	1987(HA)	2000(HA)	DIFERENCIA (HA)
D.U. SAN FANDILA	0	583	583
USO HAB. (P. ESCOBEDO)	50	91	41
CORREGIDORA	1985(HA)	2000(HA)	DIFERENCIA (HA)
USO HABITACIONAL	241	411	170
USO INDUSTRIAL	114	203	89

FUENTE: PLANES DE CENTROS DE POBLACION - SEDUE
GOBIERNO DEL ESTADO DE QUERETARO.

C U A D R O No. 8

INCREMENTOS EN USOS DEL SUELO HABITACIONAL E INDUSTRIAL
(AÑO 2000)

CELAYA	2000 (HA)
USO HABITACIONAL	1714
USO INDUSTRIAL	420

APASEO EL GRANDE	2000 (HA)
USO HABITACIONAL	100
USO INDUSTRIAL	30

APASEO EL ALTO	2000 (HA)
USO HABITACIONAL	235
USO INDUSTRIAL	44

SAN JOSE ITURBIDE	2000 (HA)
USO HABITACIONAL	68
USO INDUSTRIAL	20

FUENTE: PLANES DE CENTRO DE POBLACION - SEDUE
GOBIERNO DEL ESTADO DE GUANAJUATO.

una sola ciudad como sucedió en décadas pasadas. El asentamiento es más disperso, se da en una región.

Pero además se busca que así sea, pues el propiciar condiciones para que Querétaro, como polo de atracción, duplique su población en un lustro, implicaría un fuerte impacto para esta ciudad, a la vez que se obtendrían resultados muy limitados en el afán de reducir las corrientes migratorias hacia la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Sólo el crecimiento de varias localidades en una región, puede contrarrestar de manera efectiva la fuerte atracción de zonas metropolitanas densamente pobladas. En este nuevo marco territorial, los corredores regionales se constituyen en elementos indispensables para integrar las actividades económicas de las principales localidades de la región e impulsar un crecimiento poblacional no concentrado.

En este sentido, la nueva política territorial actúa como un reactivador de la economía, como una respuesta a los problemas que plantea la reproducción y acumulación de capital, es decir, como opción frente al ciclo recesivo que caracterizó gran parte de la década pasada.

De hecho, la intención de apoyar el desarrollo del corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya, explotando sus amplias

posibilidades para el incremento de las actividades productivas en la región, lo convierten en la "columna vertebral" del nuevo modelo económico-territorial.

6) ORDENACION TERRITORIAL Y TRANSPORTE

6.1) Transporte de Pasajeros.

El hecho de que el porcentaje de la población ocupada en actividades del sector manufacturero sea muy elevado en municipios donde la industria es prácticamente inexistente, significa que diariamente deben realizarse un gran número de desplazamientos de trabajadores hacia sus centros laborales. En Tequisquiapan, el 85% de la población ocupada en el sector manufacturero se desplaza fuera del municipio para laborar; en Pedro Escobedo lo hace el 50.8% de la población ocupada en ese sector; en Ezequiel Montes el porcentaje alcanza un 90%; en El Marqués representa un 36.6% y en Corregidora un 2%.

Efectivamente, en 1986, estos municipios ofrecían un número de plazas para empleos de tipo industrial muy inferior a la de su PEA registrada en ese sector. Aunque no existe información sobre las plazas ofrecidas en otras actividades, es previsible esperar un comportamiento similar.

Por ejemplo, en el Municipio de Corregidora, aparece un número importante de la Población Económicamente Activa en la rama de la construcción; sin embargo, se sabe que la mayoría de la vivienda de esa localidad se autoconstruye. Por lo tanto, un número importante de trabajadores se desplaza

diariamente hacia el Municipio de Querétaro, por motivos laborales.

En el Plan de Centro de Población de Apaseo el Grande (1987) se dice que alrededor de 2,500 personas salen a trabajar diariamente a Querétaro y Celaya. En el Municipio de San José Iturbide se registra un cuantioso movimiento de autobuses de pasajeros (Flecha Verde) con destino a Querétaro, sobre todo en las primeras horas de la mañana.

Se trata, entonces, de movimientos pendulares que tienen como puntos de destino laboral, principalmente, las ciudades de Querétaro, San Juan del Río y Celaya. Estos centros urbanos ofrecen la mayor cantidad y diversidad de empleos, por lo que se constituyen en puntos de atracción de viajes.

Asimismo, la preeminencia de la Ciudad de Querétaro y su jerarquía de centro de servicios regionales, atrae viajes desde municipios alejados e inclusive fuera de las fronteras estatales, en busca de servicios de salud, de educación, de tipo administrativo, financiero y comercial entre otros.

Dentro de la Central de Autobuses de la Ciudad de Querétaro, el número de corridas totales presenta una tendencia decreciente hasta 1988: -0.27% entre 1986 y 1987. -2.64% de 1987 a 1988. En 1989 se invierte la tendencia registrándose un incremento del 5.7%.

Estas fluctuaciones son similares a las de la economía nacional. Las tendencias decrecientes en las corridas corresponden con años de recesión y caída del PIB; sobre todo en 1987, cuando se llevan a cabo fuertes medidas de ajuste económico y de austeridad. El repunte en el PIB durante 1989 también se reflejó en el volumen de corridas.

Sin embargo, el número de corridas de las cinco empresas regionales que operan en la Central de Autobuses, manifiesta una tendencia creciente. Su incremento fue de 4.9% entre 1986 y 1987, de 3.25% durante el período 1987-1988 y de un 8.03% entre 1988 y 1989. (Gráficas 4-5).

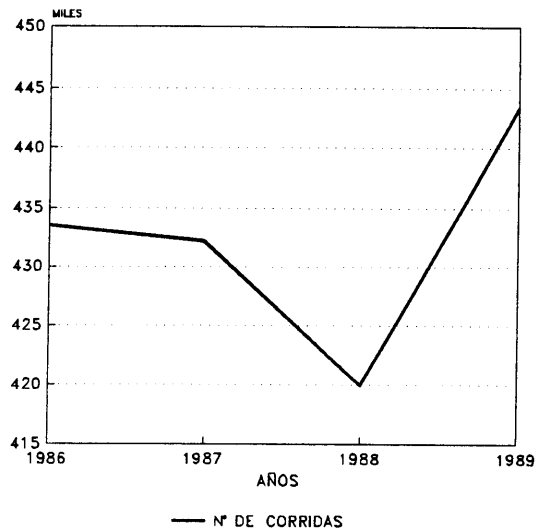
De igual forma, el número de pasajeros movidos se incrementó en las líneas regionales. De 1987 a 1988 se observa un incremento de 4.33% y se espera que esta tendencia se mantenga, al menos eso parece indicar la incorporación por parte de algunas de estas empresas de unidades nuevas, tipo minibús.

De 1983 al primer trimestre de 1989, los regionales aumentaron su participación en el número de corridas totales de la Central de Autobuses de la Ciudad de Querétaro, pasando del 21 al 28%. Mientras que las corridas de líneas foráneas

CORRIDAS TOTALES

CENTRAL DE AUTOBUSES DE QUERETARO

GRAFICA 4

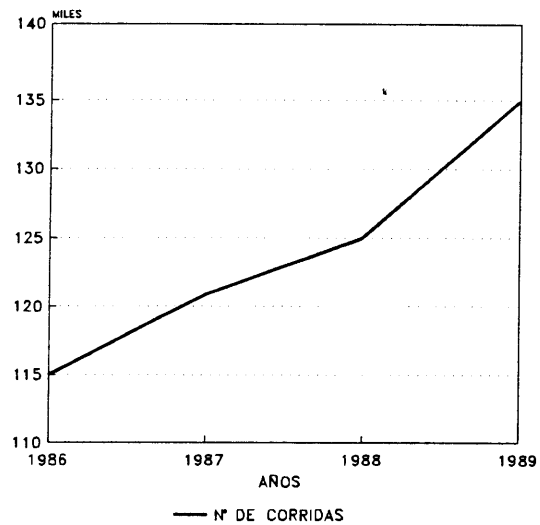


CENTRAL DE AUTOBUSES DE ORO, 1990

CORRIDAS DE LINEAS REGIONALES

CENTRAL DE AUTOBUSES DE QUERETARO

GRAFICA 5



CENTRAL DE AUTOBUSES DE ORO, 1990

presentaron tendencias decrecientes durante casi toda la década.

Cabe agregar que algunas empresas foráneas están ofreciendo rutas interestatales. Entre el segundo semestre de 1988 y el mismo período de 1989, la empresa foránea Flecha Amarilla incrementó en 34.8% sus corridas en la ruta Querétaro-San Juan del Río. La misma empresa tiene una frecuencia muy alta entre Querétaro y la Ciudad de Celaya: los autobuses salen cada 15 ó 20 minutos durante 14 horas diarias.

Por su parte, la empresa Transportes Corregidora, que opera fuera de la Central de Autobuses, desplaza a 450 mil pasajeros mensuales entre la Ciudad de Querétaro y la cabecera municipal del Municipio de Corregidora.

Esta expansión de las rutas regionales, que enlazan básicamente las poblaciones de la franja oriente-poniente, donde se ubica el corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya y la franja norte, compuesta por el corredor Querétaro-Santa Rosa Jáuregui-San José Iturbide, corresponde a una nueva conformación territorial en la que parte de la población (sobre todo la de bajos ingresos), tiende a localizarse en asentamientos cercanos y bien comunicados a las principales ciudades de la región, donde laboran o desarrollan parte de sus actividades.

Para estos segmentos de la población, su asentamiento se complica en ciudades como Querétaro, por los procesos especulativos y los mecanismos con que opera el mercado privado del suelo. Por otra parte, la opción de asentamiento en poblaciones cercanas implica mayores desplazamientos e incrementos en la demanda de transporte de pasajeros, para lo cual, se requiere contar con infraestructura carretera suficiente y una organización adecuada de las empresas de transporte. (13)

La creciente demanda de transporte de personas (fuerza de trabajo) en la región, reafirma la tesis de los movimientos pendulares que provienen de un cambio en la ordenación territorial. Así, la población no necesariamente se concentra en un lugar.

Aunque la concentración sí se da en lo que se refiere a servicios, equipamientos, infraestructura e inclusive, en empleo. Esto hace de la Ciudad de Querétaro el lugar central de la región. En términos de transporte de pasajeros, la capital del Estado es el principal punto de atracción de viajes de la zona.

En cuanto al transporte por ferrocarril, hay que mencionar que su participación en el desplazamiento de personas es mínima. En 1986, se generaba un movimiento promedio de 270

(13) González, O y Martner, C ob. cit.

personas diarias. Su participación con respecto al total de pasajeros que realizan viajes interurbanos es inferior al 1%. Además no tiene rutas intraestatales, todas son de largo itinerario. Se espera que con la doble vía electrificada, se incremente el número de pasajeros movidos por este modo entre Querétaro y la Ciudad de México.

Por su parte, el transporte aéreo de pasajeros tampoco tiene una participación significativa. Durante 1986 se realizaron 4 mil 593 operaciones de aviación civil en aparatos de baja capacidad, sobre todo en avionetas.

Ahora bien, en el Programa Sectorial Estatal de Comunicaciones y Transportes, se contempla la ampliación de la pista para realizar operaciones con aviones DC-9, esperando atender una demanda de 205 mil pasajeros y 19 mil operaciones en el año de 1995. Al aeropuerto de la Ciudad de Querétaro, se le tiene asignada la categoría de regional alimentador. El nuevo aeropuerto internacional ubicado en el Municipio de Silao (Guanajuato), junto con el aeropuerto de la Ciudad de México, han de cubrir la demanda de la región para viajes de largo itinerario.

6.2) Transporte de Carga.

No solo el transporte carretero de personas ve aumentar su actividad; lo propio sucede con el transporte de mercancías. Pero, en este caso, la relación se da con los centros urbanos más importantes del país, en especial con la Ciudad de México.

Entre 1981 y 1987, periodo caracterizado por una profunda recesión económica a nivel nacional, se incrementó el tonelaje movido entre la Ciudad de México y la Ciudad de Querétaro, en un 6.7%. Aún más significativo fue el aumento de carga movida entre San Juan del Río y la Ciudad de México; en el mismo periodo subió un 87%. (*)

En el intercambio de mercancía de la Ciudad de México con las principales ciudades del bajío, norte y occidente del país, Querétaro ocupó, en 1989, el tercer lugar (después de Monterrey y Guadalajara), con 133,335 toneladas por mes. En 1987, San Juan del Río ocupó el décimo lugar en esta relación, con 38,355 toneladas mensuales.

Todo parece indicar que el desarrollo industrial de esta zona está fuertemente influido por la concentración económica,

(*) Estudios Origen-Destino.
Tepozotlán, 1981. Palmillas, 1987
Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

administrativa, política y decisional de la Ciudad de México. La reducción relativa del PIB industrial de la Ciudad de México (según los censos económicos de 1985), tiene como contraparte el incremento del producto en algunos de los estados de la región central del país.

Pero esta situación debe matizarse. Datos recientes señalan un importante intercambio de mercancías entre la Ciudad de Querétaro y algunas ciudades del bajío; en especial, con Celaya. La carga movida alcanza en este caso, la cifra de 32,753 toneladas por mes. Mas significativo es el dato del intercambio de la Ciudad de Querétaro con el Estado de Guanajuato en conjunto. En 1989, fue de 129,848 toneladas mensuales; cifra que, prácticamente, iguala la relación con el Distrito Federal. (Cuadros 9 y 10).

Esto supone una cierta diversificación de los mercados para los productos de la Ciudad de Querétaro, que se manifiesta posiblemente en una mayor integración con el bajío y el occidente del país. En este sentido la incorporación de Querétaro a la región "centro-norte", junto con los estados de Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes y Zacatecas puede reforzar un proceso de integración económica que incremente la presencia de los mercados regionales en el país y en el exterior.

C U A D R O N o . 9
 TRANSPORTE DE CARGA
 INTERCAMBIO ENTRE LA CIUDAD DE
 QUERETARO Y 10 CIUDADES
 (JERARQUIZADAS POR TONELADAS MOVIDAS AL MES)

C I U D A D E S	C A R G A (T O N S)
1) CIUDAD DE MEXICO	133,335
2) TULA	36,585
3) CELAYA	32,753
4) SANJUAN DEL RIO	31,695
5) SALAMANCA	26,032
6) GUADALAJARA	24,315
7) SAN LUIS POTOSI	18,045
8) SANTA ROSA JAUREGUI	15,900
9) MONTERREY	15,638
10) PEDRO ESCOBEDO	15,480

FUENTE: Estudios O - D IMT - SCT, 1989.

C U A D R O No. 10
 TRANSPORTE DE CARGA
 INTERCAMBIO ENTRE LA CIUDAD DE
 QUERETARO Y LOS ESTADOS
 (JERARQUIZACION POR TONELADAS MOVIDAS AL MES)

ESTADOS O ENTIDADES FEDERATIVAS	CARGA (TONS)	PORCENTAJE
1) DISTRITO FEDERAL	133,335	22.2
2) GUANAJUATO	129,848	21.6
3) QUERETARO	94,605	15.7
4) HIDALGO	43,665	7.3
5) VERACRUZ	34,410	5.7
6) JALISCO	30,680	5.1
7) MICHOACAN	21,143	3.5
8) SAN LUIS POTOSI	19,245	3.2
9) ESTADO DE MEXICO	16,703	2.8
10) NUEVO LEON	16,283	2.7
11) RESTO DE LOS ESTADOS	61,150	10.2
T O T A L	601,067	100.0

FUENTE: Estudios O - D IMT - SCT, 1989.

Para San Juan del Río, la situación es diferente. Su intercambio con la Ciudad de Celaya es de 3,488 toneladas por mes. Con el vecino Estado de Guanajuato es de 13,553 toneladas mensuales, lo que representa un 35% de la relación comercial que tiene con la Ciudad de México.

San Juan del Río aparece más volcada hacia el mercado de la Ciudad de México, pero no podemos decir lo mismo de la capital del Estado. Su relación con los mercados del bajo tiene gran relevancia.

La Ciudad de Querétaro parece haber incrementado su intercambio con otras localidades dentro del estado, en especial con San Juan del Río. En 1989, entre las dos principales ciudades del estado se movían 31,695 toneladas al mes (el 60% corresponde a mercancías que Querétaro vende a San Juan del Río).

El intercambio de la Ciudad de Querétaro con el resto del Estado alcanza 94,605 toneladas por mes, cifra que es significativa si se compara con el nivel de intercambios que esta ciudad tiene con otros estados del País. (cuadro 10).

De manera general, se puede señalar que los desplazamientos de mercancías se dirigen mayoritariamente a los mercados que se ubican cerca o dentro de la región. El movimiento de productos regionales hacia mercados lejanos (incluyendo el

comercio con el exterior) es aún reducido, aunque las políticas de fomento industrial se están encaminando hacia la promoción de las exportaciones.

La Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Querétaro, señala que aunque las ventas de industrias locales al mercado extranjero se han incrementado en los últimos años, solo representan el 10.7% de la producción manufacturera estatal. (Dato de 1989).

En todo caso, es previsible una mayor demanda de transporte de carga en la región, por el dinamismo observado en el PIB estatal. Entre ambos indicadores existe una vinculación muy estrecha. En estudios de elasticidad de la demanda a nivel nacional(&), se determinó que la relación entre el incremento de la demanda de transporte de carga y el PIB es de 1.0, es decir, sus variaciones son del mismo orden.

El transporte de carga por ferrocarril es menos significativo si lo comparamos con los desplazamientos carreteros. La relación de intercambio con el Distrito Federal representa el 2.8% de la carga movida por carretera. La relación con el Estado de Guanajuato alcanza apenas el 3.3% en comparación con la carga autotransportada.

(&) El Transporte en México.
Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1988.

Salvo en la relación de intercambio con Veracruz, Puebla y Tamaulipas (frontera norte), este modo de transporte no presenta competencia al transporte carretero. En el intercambio de Querétaro con estos tres estados tiene una mayor participación el ferrocarril que el autotransporte. (gráfica 6)

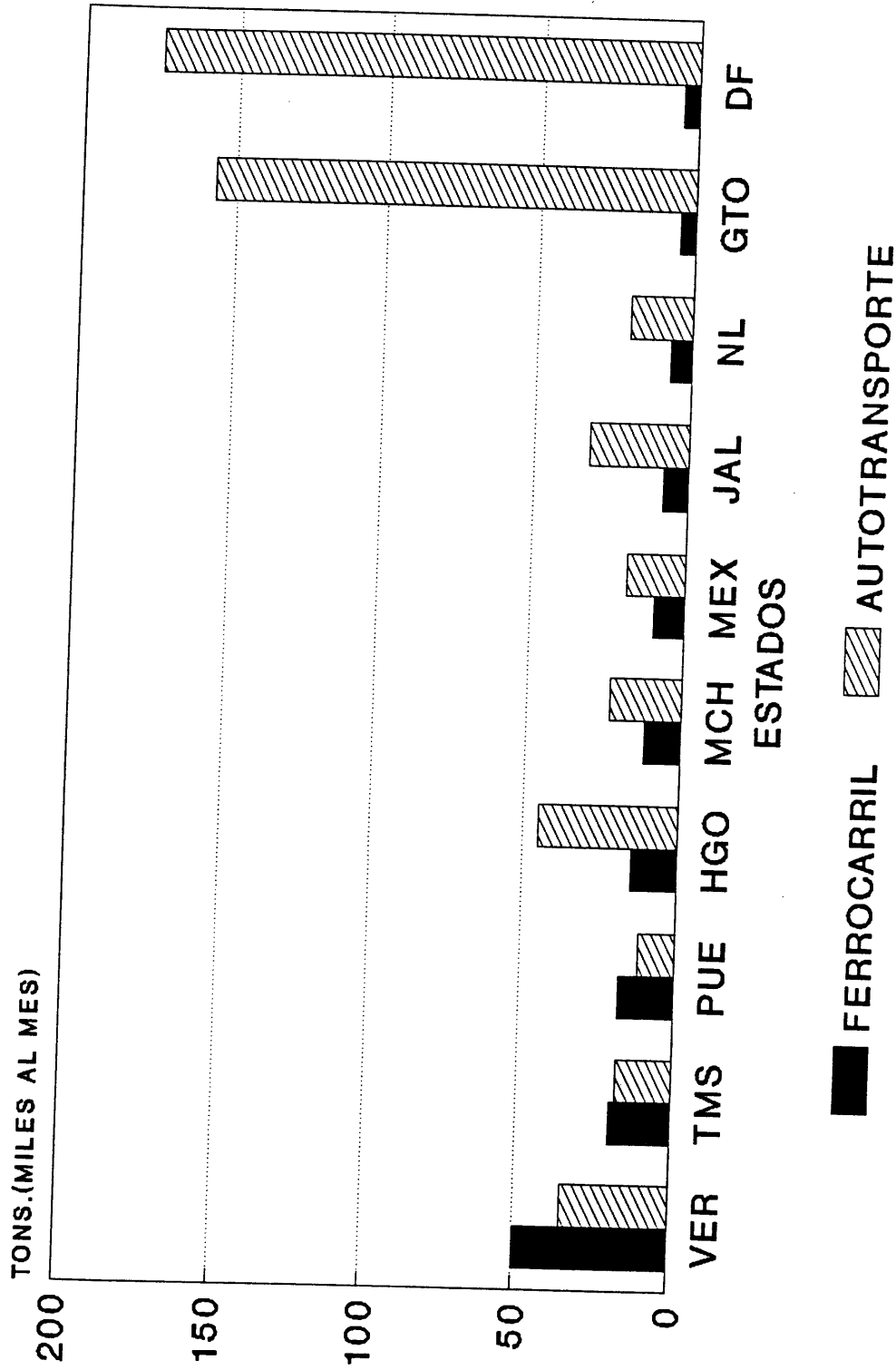
En todo caso, el mayor volumen de carga movilizado por el transporte ferroviario que circula por la región, es el que se encuentra en tránsito, es decir, la carga de paso. Se espera que la doble vía electrificada mejore la participación del ferrocarril en el movimiento de carga e incluso que se transfiera un porcentaje de la carga autotransportada a este modo.

La carga por vía aérea es prácticamente inexistente en la región. En este modo solo se manejan servicios de paquetería y mensajería.

6.3) Movilidad en la Región.

Aún antes de llevar a cabo acciones programadas se observa un importante flujo vehicular en el tramo Querétaro-San Juan del Río. La autopista registra en este tramo, no sólo el tráfico de paso, sino también una importante participación de flujos vehiculares de corte intraestatal y regional.

CARGA POR FERROCARRIL ENTRE QUERETARO Y LOS ESTADOS



FERR-NACIONALES/SCT/IMT/1990.

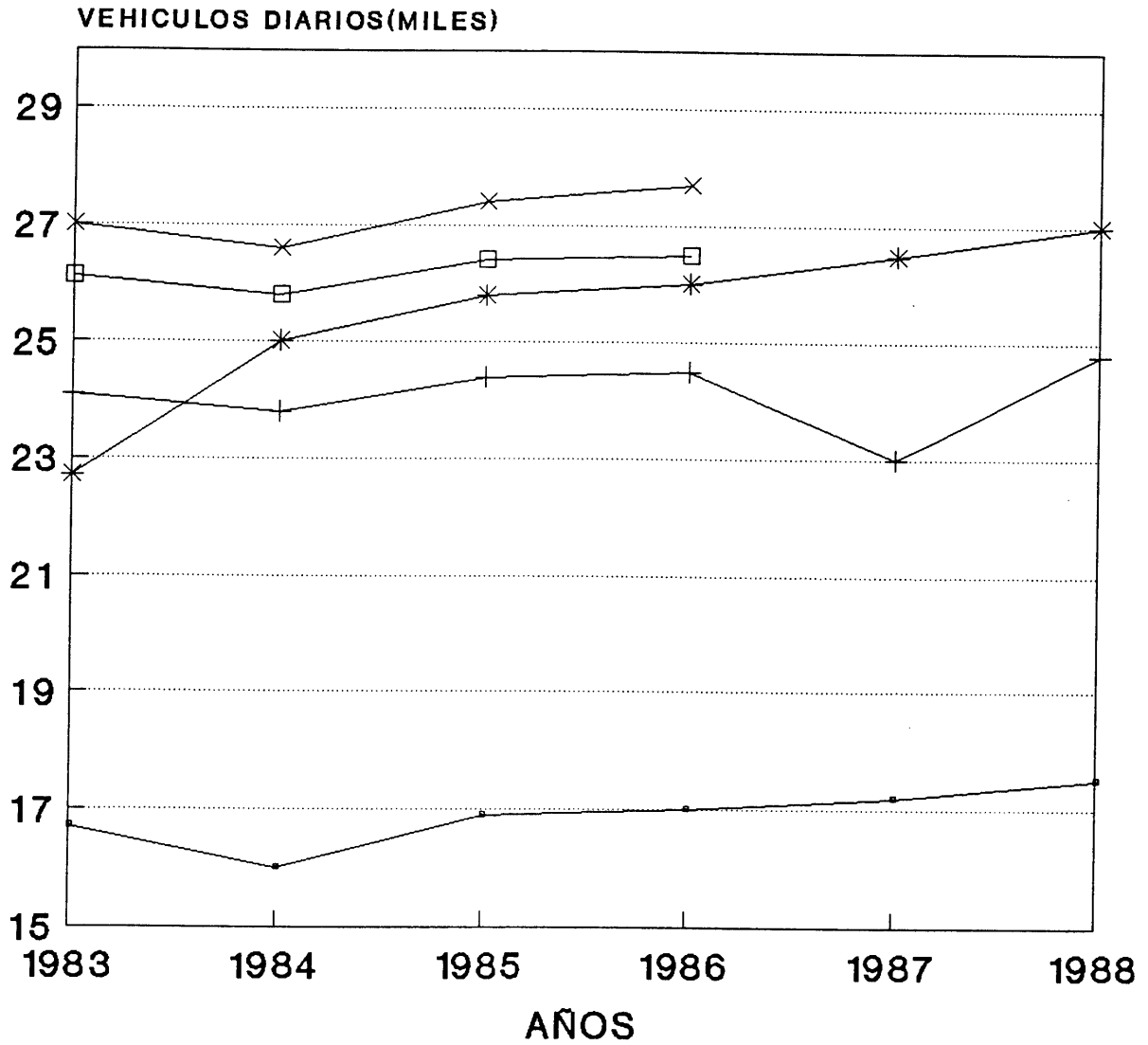
Así es como en la estación de aforos en "Palmillas", ubicada en el Km 147 de la autopista México-Querétaro, el tránsito promedio diario anual (TPDA), fue de 17 mil vehículos en 1987. Pero en las siguientes estaciones el volumen aumenta notablemente.

En la estación San Juan del Río (Km 164), el tráfico fue de 22 mil 554 vehículos diarios. En la Estancia (Km 169) llegó a 25 mil 803 vehículos diarios. En 1986, la estación desviación a Cadereyta (Km 192) registró 26 mil 910 y en la desviación a la Griega (Km 195), es decir, a 15 Km de la Ciudad de Querétaro, el volumen ascendió a 27 mil 600 vehículos. (Gráfica 7).

Esta diferencia de tráfico entre Palmillas y las otras estaciones de aforo, corresponde al flujo intraestatal que antes se mencionó. Además del tráfico intraestatal, la propia estación Palmillas registra un 30% de automotores que tienen como origen o destino de sus viajes alguna localidad del Estado de Querétaro. Por lo tanto, aproximadamente un 55% del tránsito que circula en el corredor San Juan del Río-Querétaro, inicia o concluye su viaje dentro del Estado.

En este sentido, el eje carretero no funciona solo como zona de paso en el tránsito de mercancías y personas hacia el norte y occidente del país. El corredor no se desarrolla solamente bajo esta lógica. Existe ya un importante

VOLUMEN DE TRANSITO AUTOPISTA MEXICO-QUERETARO



—•— PALMILLAS —+— S.J. DEL RIO —*— ESTANCIA
 —□— CADEREYTA —×— LA GRIEGA

DATOS VIALES 1983-1988,SCT.

GRAFICA 7

componente local en el diario flujo carretero, mismo que habrá de incrementarse de manera importante con políticas premeditadas para su desarrollo.

Uno de los problemas que enfrenta este eje es la combinación del tránsito de largo itinerario, constituido en gran parte por vehículos pesados, y el tráfico local regional de tipo ligero. No hay una separación para estos dos tráficos. La posible vía alterna implica mayores tiempos de recorrido. La liga entre Querétaro y San Juan del Río por carretera estatal tiene necesariamente que pasar por Tequisquiapan. Además presenta un tramo con pendientes y curvas que alargan los tiempos de recorrido.

La construcción del libramiento nor-oriente restará aproximadamente un 25% al flujo diario de una parte del corredor (desde El Colorado hasta Querétaro), sin embargo, la combinación del tránsito de paso con el de circulación local, será aún considerable por la gran cantidad de vehículos que tienen por origen o destino el bajío, el occidente y el norponiente del país. Hay que adicionar además los viajes que generarán y atraerán los nuevos proyectos de desarrollo del corredor como, por ejemplo, el parque industrial "Bernardo Quintana" y el desarrollo urbano Sanfandila.

Así mismo, el tramo de autopista que une la Ciudad de Querétaro con Celaya, registra un volumen de tránsito

importante. En 1989, el TPDA para este eje fue de 12 mil 500 vehículos. El tramo de la autopista a San Luis Potosí, comprendido entre la Ciudad de Querétaro y la localidad de Santa Rosa Jáuregui, registro en 1988 un tránsito de 11 mil 800 vehículos diarios. Definitivamente, estos tres ejes carreteros son los más importantes de la región y, por lo tanto, se constituyen en elementos claves para la delimitación de áreas de estudio y zonas de influencia de ciudades o regiones.

A propósito del incremento de los flujos vehiculares a nivel estatal, es importante señalar que el parque automotor creció un 88% entre 1983 y 1990; pasando de 49 mil 048 a 92 mil 331 vehículos en ese período. El dinamismo observado en los aspectos económicos y demográficos, también se refleja en la motorización. En 1983, existían 57 vehículos por mil personas; en 1990, el índice se elevó a 83 vehículos por mil personas.

Finalmente, es importante señalar que la política de impulso a los corredores regionales, ha sido apoyada en los últimos años por diversas instancias Federales y Estatales. Incluso, en el Plan Nacional de Desarrollo (1989-1994) se hace mención específica a sus posibilidades en la desconcentración económica, el desarrollo regional y el reordenamiento territorial del país.

En efecto, entre las acciones para apoyar el desarrollo de las regiones se señala el "fomento a los corredores económicos regionales, para lo cual se dispondrá, en una primera instancia, de la infraestructura instalada en los parques y puertos industriales, incorporándoles un enfoque integral que incluya el fortalecimiento de la infraestructura de comunicaciones y servicios para favorecer la integración de los mercados regionales". (14)

Los corredores regionales se convierten en elementos fundamentales para impulsar actividades productivas, reforzar e incrementar los mercados locales y, con ello, generar una tendencia hacia el equilibrio en el desarrollo del país. El crecimiento económico de las regiones fortalecerá su mercado, permitiéndoles, eventualmente, competir en el comercio nacional e internacional.

Pero una estrategia de ordenación territorial y activación económica basada en el desarrollo de corredores, requiere de un sistema de transporte eficaz, de lo contrario, un sustento importante de este modelo territorial (como es el transporte) pondría en entredicho su viabilidad o efectividad.

(14) Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.
Presidencia de la República. p. 110 y 111.
México, 1989.

Por lo tanto, para las empresas de transporte se plantea un problema no solo cuantitativo sino también cualitativo en cuanto a los servicios que pueden ofrecer a los usuarios.

En el siguiente capítulo se analiza brevemente la organización y administración actual de las empresas de transporte de pasajeros y carga en la región.

7) ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE.

7.1) Empresas de Transporte de Pasajeros.

7.1.1) Organización de las Empresas.

Las empresas de transporte de pasajeros(15) en la región de Querétaro, enfrentan una demanda creciente a la que tienen que dar respuesta. Sin embargo, se presentan una serie de dificultades en la organización y la administración de las mismas que ponen en entredicho su capacidad para enfrentar a la demanda.

Las empresas de transporte de pasajeros con rutas regionales se organizan como sociedades para obtener concesiones federales o estatales, según la jurisdicción a la que correspondan los ejes carreteros por los que circulen. La constitución de sociedades es avalada e impulsada tanto por la Ley de Vías Generales de Comunicación, como por la Ley de Seguridad Pública y Tránsito del Estado de Querétaro.

Pero las empresas no funcionan como tales. Los socios se encargan individualmente de sus vehículos, es decir, se organizan como propietarios individuales. La organización

(15) Se realizaron entrevistas en las siguientes empresas: Flecha Azul, Omnibus Flecha Blanca, Transportes Corregidora, Flecha Verde, Presidente Juarez y Flecha Amarilla. Las cinco primeras cubren rutas llamadas regionales y la última tiene rutas foráneas y regionales.

actual es la misma que en la década de los sesentas, cuando se constituyeron la mayoría de estas empresas. La única diferencia reside en el incremento de socios y de concesiones.

Así, por ejemplo, la Empresa Flecha Blanca inició con 10 concesiones en 1965; actualmente tiene 70. Flecha Azul se inauguró en 1968 con 27 concesiones, en 1989 tenía 131. Transportes Corregidora comenzó con 6 en 1967 y ahora cuenta con 38. Flecha Verde de 8 en 1965, pasa a 75 concesiones en la actualidad, (1990).

El mantenimiento del equipo y la adquisición de refacciones es realizado, en general, por cada uno de los propietarios. Sólo la empresa Flecha Amarilla (con rutas sobre todo foráneas) tiene talleres de mantenimiento para sus vehículos en las Ciudades de México, Guadalajara, León y Celaya. En este punto funciona como empresa, creando reservas a través de un seguro interno que se cobra en forma de cuota a los socios.

Las empresas regionales no tienen este servicio, por lo tanto, el mantenimiento se da en talleres particulares. Aunque hay que señalar que algunos directivos de estas empresas tienen pequeños talleres de baja capacidad para composuras menores. Flecha Verde, Transportes Corregidora y Flecha Blanca se encuentran en este caso.

La contabilidad, en lo general, es manejada individualmente, aunque existen matices en su funcionamiento. Presidente Juárez, como empresa familiar, concentra su contabilidad. Flecha Blanca y Flecha Amarilla concentran los ingresos y los distribuyen individualmente según lo que ha trabajado cada vehículo. En el caso de las empresas Flecha Azul, Flecha Verde y Transportes Corregidora, cada socio se hace cargo de sus cuentas.

Prácticamente todas las empresas manifestaron tener pérdidas por conceptos de cobro de pasaje. Transportes Corregidora y Flecha Blanca, estiman estas fugas en un 30% de sus ingresos. Para Flecha Verde son de un 25%. En un estudio reciente de la empresa Presidente Juárez, se observó que el 50% de los pasajeros en horas pico viajaban sin boleto. Para Flecha Azul, las fugas alcanzarían un 5%. Flecha Amarilla las considera mínimas.

Como solución se ha recurrido a los inspectores, pero los resultados han sido limitados. En opinión de las empresas regionales la medida surte efectos por un periodo corto de tiempo, en el cual ven aumentar sus ingresos. La única empresa que tiene un mejor control en este aspecto es Flecha Amarilla. Además de los inspectores incorpora supervisores.

Los transportistas tampoco poseen un sistema específico para conocer la demanda. Flecha Blanca aduce la falta de equipo para hacer inspecciones de manera regular. En general, es una iniciativa que llevan a cabo los socios de manera personal. No existe una estrategia a nivel de las empresas. Flecha Amarilla es la única empresa que en algunos aspectos se maneja como tal, sobrepasando el ámbito de decisiones y acciones puramente individuales.

Es evidente que este manejo individualizado genera una serie de ineficiencias y comportamientos irracionales que influyen negativamente en la capacidad de respuesta de la oferta. Sus dificultades para conformarse como empresas capitalistas les impiden generar economías en la operación del servicio.

Así pues, una organización rudimentaria se presenta como obstáculo para el desarrollo del sector; "...la capacidad de cada agente individual para perfilar un determinado comportamiento es escasa, el carácter de la oferta resulta en última instancia de la suma del conjunto de los microcomportamientos individuales"... "que generan un cuadro de marcada irracionalidad colectiva, donde las ineficiencias particulares se suman y las ventajas individuales se anulan entre sí." (16)

(16) Figueroa, O. "Diagnóstico General de Transporte Colectivo en América Latina". Mimeografiado.

Las cinco empresas regionales no tienen reservas para la reposición de equipo. La imposibilidad para renovarlo produce envejecimiento y déficit de vehículos frente a una demanda creciente de transporte de pasajeros en la región.

Las empresas Transportes Corregidora y Flecha Verde no compran unidades nuevas desde 1985. En el caso de Flecha Verde, la reposición se ha dado por la compra de autobuses usados. Flecha Blanca ha renovado el 5% de su flota en los últimos diez años. Flecha Azul renueva su parque comprando sólo minibuses. En este punto coinciden todas las empresas regionales de pasajeros: sus próximos vehículos nuevos serán minibuses con capacidad para 25 pasajeros. Se argumenta que son los únicos vehículos a su alcance.

La empresa foránea Flecha Amarilla también ha incrementado su parque a base de minibuses, aprovechando el aumento de demanda en rutas de corto itinerario por carreteras de jurisdicción federal. En pocas palabras, está captando la mayor cantidad de desplazamientos por el desarrollo del corredor, tanto en el tramo que corresponde al Estado de Querétaro, como el que se ubica en el Estado de Guanajuato.

Precisamente, por las dificultades de renovación del parque, la mayoría de los transportistas considera que la vida útil de las unidades es, en promedio, de 10 años. El envejecimiento del parque también incrementa los costos de

operación por las constantes reparaciones a que deben someterse los vehículos.

Las empresas regionales consideran que la mala calidad y el alto costo de las refacciones merman considerablemente sus ganancias. Flecha Azul señala que el 50% de sus ingresos son destinados a la compra de llantas y combustible. En 1968, cuando entró en operación la empresa, estimaban en un 10% los gastos en estos rubros. Flecha Blanca hace un cálculo similar (50%) en el gasto atribuido a refacciones.

7.1.2) Dificultades para el Desarrollo del Transporte de pasajeros.

La recesión y las política económica de los últimos años han afectado la rentabilidad de las empresas. Y es que los ingresos están cada vez más ligados al tema de las tarifas. Ahora que las políticas de subsidios están paulatinamente desapareciendo, las empresas se encuentran más expuestas al indicador tarifario.

De hecho, durante toda la década de los ochenta los transportistas regionales no recibieron subsidios directos. El único subsidio de tipo indirecto que se mantuvo vigente hasta 1990, consistió en el pago de impuesto a través de unas bases especiales de tributación. Los transportistas pagaban

una cuota fija anual por autobús (650 mil pesos), en vez de pagar el impuesto al valor agregado por boleto vendido.

A partir del mes de septiembre de 1990, con la nueva ley Fiscal, esta forma de tributación quedó anulada, por lo cual, los subsidios desaparecieron totalmente. Entonces, el indicador tarifario junto con las economías que puedan lograr las empresas, por medio de su reorganización administrativa y operativa, serán los elementos que definan la rentabilidad de este sector.

Pero la reorganización de las empresas para convertirlas en entidades eficientes que mejoren sustancialmente el servicio y permitan un proceso de acumulación y reinversión de capital, más o menos constante, implica un incremento en sus costos de producción.

Si bien es cierto, como se apuntaba en principio, que la organización "arcaica" de estas empresas de transportes de pasajeros, impide obtener ciertas economías en su operación (léase: adquisición de refacciones, reposición de equipo, etc.); hay que tomar en cuenta también muchos cálculos que el operador privado no incluye en su contabilidad.

Generalmente, el propietario individual no distingue ni separa de sus utilidades rubros como la amortización de los vehículos, los seguros y reparaciones menores (realizadas por

parientes, amigos ó por el mismo) y otros gastos que serán incorporados al costo de producción, en el momento que las empresas pretendan reorganizarse para eficientar su operación, para capitalizarse y mejorar el servicio.

El hecho de no distinguir claramente entre las ganancias y algunos gastos que corresponden a la operación, se ejemplifica en la respuesta del representante de la empresa Flecha Blanca cuando afirma que en la década pasada tenían un 25% de utilidad que destinaban a vivir y reponer unidades.

En Transportes Corregidora se informó que las reparaciones menores a cargo de parientes o conocidos, deberán de facturarse de acuerdo con las nuevas disposiciones fiscales, por lo tanto, sus costos de operación se incrementarán.

Los bajos costos de producción son posibles también por condiciones laborales muy atrasadas con respecto a sectores más dinámicos de la economía. Los conductores y cobradores no tienen salario base. Sus ingresos dependen del boletaje vendido. Esto propicia jornadas laborales de hasta 14 horas diarias, sin pago de horas extras en los términos de la Ley Federal del Trabajo, pues no existe una remuneración base sobre la cual se pueda hacer el cálculo. En general, en prestaciones sociales como jubilación, primas vacacionales, reparto de utilidades y aguinaldo, se encuentran abajo de los trabajadores de otras ramas productivas.

Las empresas Flecha Azul, Flecha Blanca y Flecha Verde, pagan un 15% por boleto a sus choferes y un 7% a los cobradores. En Transportes Corregidora se pagan 32 pesos por cada boleto de 500 pesos a los conductores. En este caso no se incluyen cobradores.

Así, "los servicios de transporte colectivo tienden a tener un menor costo de producción, lo que, consecuentemente representa un menor nivel de servicio, pues una mejora real en la calidad implicaría mayores costos y una presión por mayores salarios para cubrir estos costos adicionales".(17)

Nuevamente se plantea la cuestión tarifaria en el mejoramiento del servicio y en la capitalización de las empresas. Pero el problema tiene implicaciones que rebasan el ámbito del transporte. El mantener bajas tarifas, aún con periodos intermedios de ajustes que mejoren la rentabilidad de las empresas, es un obstáculo para un proceso constante de inversión y reinversión en el sector.

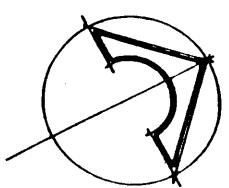
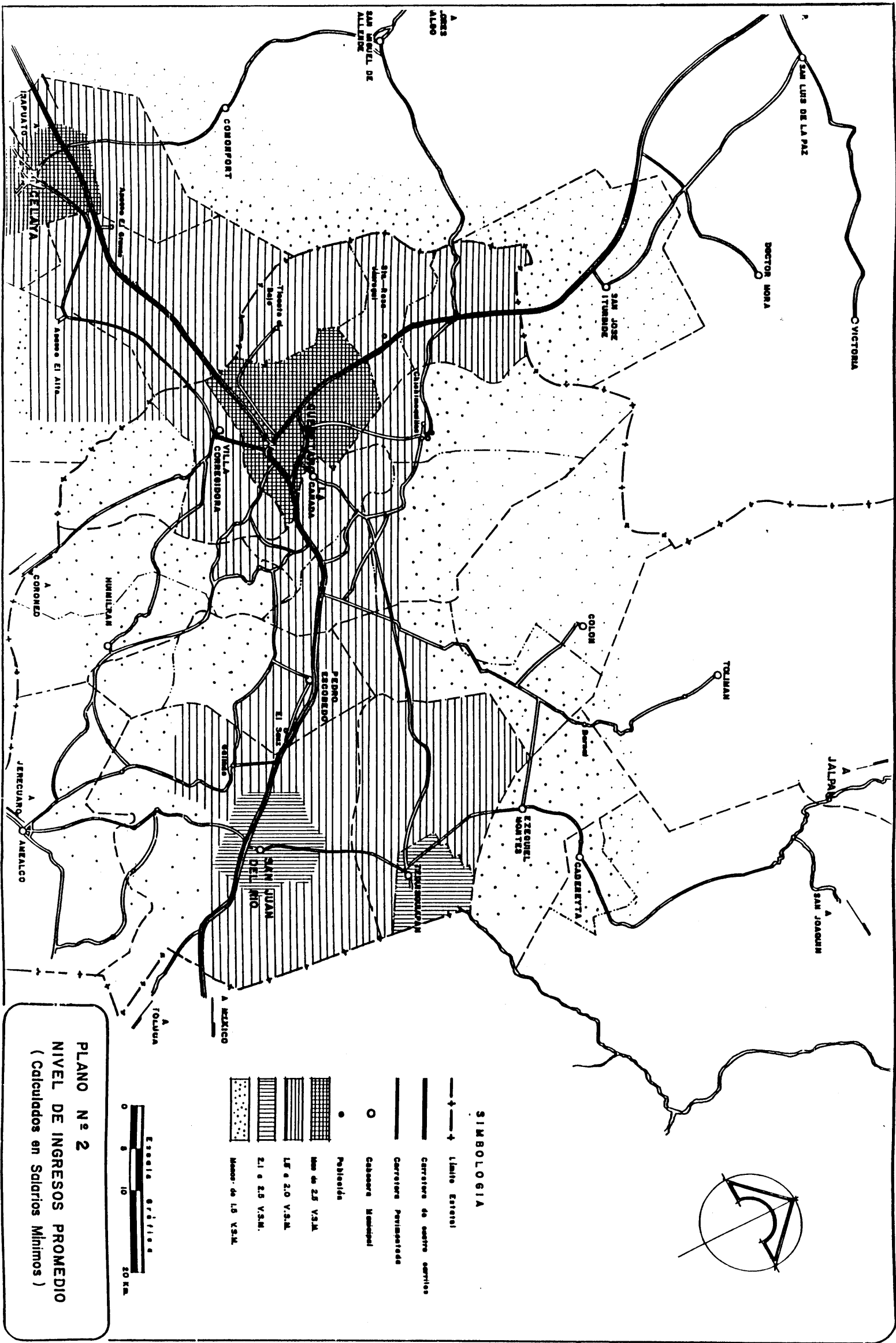
En este sentido parece difícil que se constituyan empresas de corte capitalista. De hecho, el proceso de acumulación de capital y de reinversión, dependerían en gran medida de la política tarifaria.

(17) Orrico, R. "La Política Tarifaria de Transporte Colectivo en Salvador Bahía." Mimeografiado.

Por otro lado, elevar tarifas para asegurar la reproducción continua del sector, implica la necesidad de mayores ingresos para los usuarios. En este caso el problema es estructural. En economías caracterizadas por bajos niveles salariales, una tarifa capitalizadora para el sector, se traduce en presión social por mayores ingresos para los usuarios. Pero el sistema económico difícilmente puede dar respuesta a estas expectativas.

Por cierto, en las micro-regiones y municipios cubiertos por las líneas regionales, se observa un bajo nivel de ingresos. El ingreso promedio de la población económicamente activa de los municipios de El Marqués, Pedro Escobedo, Corregidora, Apaseo El Alto, Apaseo El Grande y San Jose Iturbide, oscila entre 1.5 y 1.9 veces el salario mínimo. Sólo las ciudades más importantes de la región como Querétaro, Celaya, San Juan del Río y Tequisquiapan, tienen ingresos que, en promedio, superarán dos veces el salario mínimo. Los municipios que se encuentran más alejados de los principales corredores regionales, tienen un nivel de ingresos mucho menor. En promedio apenas rebasa el mínimo. (Plano #2)

En este sentido, las propuestas para mejorar la administración y operación del transporte regional de pasajeros, tienen que tomar en cuenta las limitaciones financieras de las empresas y su poca elasticidad frente a



SIMBOLOGIA

- +—+—+ Límite Estatal
- Carreteras de centro servicios
- Carreteras Perimetrales
- Cabecera Municipal
- Población
- ▨ 25 V.S.M.
- ▮ 2.0 V.S.M.
- ▭ 2.5 V.S.M.
- 1.5 V.S.M.



PLANO N° 2
NIVEL DE INGRESOS PROMEDIO
(Calculados en Salarios Mínimos)

cambios que les signifiquen erogaciones considerables o incrementos importantes en los costos de producción del servicio.

7.2) Empresas de Transporte de Carga.

7.2.1) Organización de las Empresas.

La administración y operación del transporte de carga tiene varios matices en la región. Desde la pequeña empresa familiar hasta la gran empresa con sistemas modernos de organización y cobertura de mercados externos.

Las pequeñas empresas ("Transportes de Carga en General", "Transportes Rápido de Querétaro", etc.), no tienen una división del trabajo clara. La organización no determina funciones específicas a sus integrantes. Estos pueden ser choferes, mecánicos y en un momento dado, desempeñar funciones administrativas. "La organización es muy simple y las decisiones son tomadas por los dueños; los locales son relativamente modestos; el teléfono es el principal medio de comunicación con sus clientes, los cuales en su mayoría disponen de medios informáticos para la gestión de sus empresas." (18)

(18) Betanzo, E. "Plates-Formes Logistiques: Analyse et Perspectives d'Implantation au Mexique". Anexo I. Tesis de Doctorado. Universidad de Aix Marseille II. Aix-en-Provence, Francia. 1990.

Sus servicios se concretan a la tracción de carga. No están en condiciones de ofrecer a sus clientes los servicios anexos al transporte. En general operan con vehículos de baja capacidad y sus rutas son de itinerario limitado.

No tienen un control de los costos de operación. En este aspecto, su funcionamiento es similar al de las empresas de transportes de pasajeros analizadas anteriormente. No incorporan en los costos de producción del servicio una serie de trabajos que realizan miembros de la familia o amigos del propietario. Tampoco separan en sus ingresos la parte que corresponde a ganancias netas de la que debiera cubrir los gastos por amortización, renovación de equipo, imprevistos, etc.

De no cambiar su funcionamiento tendrán dificultades para subsistir en el largo plazo. Empresas más grandes y/o mejor organizadas pueden desplazarlos del mercado, sobre todo, por la creciente exigencia de los usuarios en cuanto a calidad y oportunidad en el servicio.

Asimismo, la obsolescencia del parque automotor es una condición que los hace vulnerables en la competencia abierta que existe actualmente. En este sentido será importante la aplicación de los instrumentos financieros específicos que

plantea el "Programa Nacional de Modernización del Transporte (1990-1991)".

Por otra parte, se encuentran en la región empresas con instalaciones completas (Transportes Egoba), con áreas de mantenimiento, almacenamiento y recepción de trailers, con sistemas de administración informatizados, etc.(19)

Su cobertura alcanza incluso el mercado externo. Su organización intenta mantener una continua circulación de mercancías, ofreciendo en determinados casos, servicios de transporte multimodal en combinación con el ferrocarril. El parque automotor esta equipado con radio-comunicación y un dispositivo que registra la operación de los vehículos en las carreteras.

Otra variante en el tipo de organización está constituida por aquellas empresas de transporte de carga que tienen un esquema de operación tradicional, a pesar de cubrir mercados importantes a nivel nacional.(Transportes Tres Guerras, Transportes Culiacán, Castores,etc)

Este tipo de empresas cuenta con equipamiento anexo, como bodegas de recepción y descarga, sin embargo, presentan problemas en su operación. No cuentan con el equipo y la organización interna que les permita funcionar como una

(19) Betanzo, E.

ob. cit.

terminal moderna y responder a las demandas de empresas más dinámicas.

El equipo para el desplazamiento de la mercancía, está conformado por "carritos" y "diablos". Además no han incorporado sistemas informáticos para mejorar la localización y clasificación de embarques o para crear rutas de distribución. Es importante señalar, que muchas de estas empresas podrían ofrecer mayor gama de servicios beneficiándose por el cobro de los mismos. Actualmente no cobran por operaciones terminales. Estos no se distinguen del costo del transporte.

"Por otro lado parecería que los requerimientos de esta(s) empresas en su conjunto no han presionado a su área de almacenes a modernizarse e incorporar el equipo de carga y descarga que agilice estas operaciones".(20)

7.2.2) Empresas de Transporte de Carga y Desarrollo Regional.

En definitiva, dentro de la región encontramos diferencias significativas entre las empresas de transporte de carga, aunque predominan aquellas que tienen una organización tradicional.

(20) Betanzo, E.

ob. cit.

Esto puede generar efectos negativos en momentos en que la demanda crece aceleradamente y exige, sobre todo, eficiencia, oportunidad y puntualidad a los transportistas. Al menos las empresas manufactureras más dinámicas ponderan más "el llegar a tiempo" a los mercados que los costos del transporte. La generalización del esquema de producción "justo a tiempo" demanda antes que nada la eficiencia en los sistemas de transporte.

La problemática del transporte de carga no es estrictamente regional, más bien se plantea a nivel nacional. Si las empresas locales son incapaces de absorber las nuevas demandas en transporte de carga, probablemente estas necesidades serán cubiertas por los transportistas de otras regiones del país.

En ese caso, la región Querétaro estaría "filtrando" uno de sus beneficios como polo de desarrollo hacia otras regiones o polos del país. En términos económicos, el valor agregado generado por esta actividad se perdería, quedaría fuera de la región.

A este respecto podemos señalar que el 30.5% de los vehículos de carga (autotransporte federal) registrados en Querétaro, pertenecen a empresas cuya sede se encuentra fuera de la región, principalmente en México Distrito Federal.

Cabe señalar, que el Convenio de Modernización y Restructuración del Autotransporte Federal de Carga, se propone modificar las condiciones del servicio en el país. Se trata de mejorar la eficiencia y disminuir costos por medio de una competencia más abierta.

También se espera que empresas pequeñas se beneficien mejorando su participación, sobre todo en mercados regionales ó en aquellos que impliquen itinerarios relativamente cortos. Pero el logro de este objetivo depende en gran parte de la modernización organizativa y de apoyos crediticios para capitalizar a los segmentos más vulnerables de la oferta de transporte.

8) RECOMENDACIONES PARA LA MODERNIZACION DEL CORREDOR Y LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE LA REGION QUERETARO.

En este capítulo se plantean una serie de recomendaciones que, de acuerdo con las características del corredor, permitan mejorar su funcionamiento. También es pertinente desarrollar alternativas para la modernización de las empresas de transporte de pasajeros y de carga en la región. Aunque en este aspecto no se alcanza en nivel de detalle que proporcionaría un acercamiento a cadenas de transporte específicas en la región.

8.1) MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA DEL CORREDOR SAN JUAN DEL RIO-QUERETARO-CELAYA.

Debido al incremento del tránsito diario se amplió, en años recientes, la capacidad en el tramo San Juan del Río-Querétaro. Las modificaciones para incrementar la capacidad de la vía se hicieron en detrimento de las zonas de acotamiento que prácticamente desaparecen. En un eje que opera con velocidades altas la desaparición de las zonas de acotamiento incrementa los riesgos. Es común observar vehículos pesados averiados invadiendo un carril de circulación por no existir la zona de acotamiento adecuada.

Se trata de que el proceso de modernización, en este caso, transforme al citado eje en una autopista de seis carriles.

Por lo tanto, se recomienda construir la zona de acotamiento en el tramo San Juan del Río-Querétaro del corredor. En principio pudiera llevarse a cabo esta obra en los puntos más conflictivos. En curvas y en pendientes pronunciadas, sobre todo cuando la pendiente es descendente y, por lo tanto, las velocidades se incrementan.

La combinación de tránsito pesado de largo itinerario, con el tránsito ligero de carácter regional, aumenta los riesgos de circulación en el corredor. Al respecto, la construcción del libramiento nor-oriente proporciona una solución parcial a este problema, debido a que desalojará una parte del tránsito pesado que se dirige al norte del país. Sin embargo, los vehículos pesados con origen o destino en el Bajío, el occidente y el norponiente, seguirán incursionado por este eje y mezclándose con el tránsito local. En este sentido se recomienda que en el largo plazo se considere el establecimiento de una vía alterna entre Querétaro y San Juan del Río. Incluso se podrían conectar tramos de la actual carretera Querétaro-Tequisquiapan. El objetivo de esta recomendación es que en el futuro se cuente con una vía rápida y segura para el tránsito ligero entre estas dos ciudades.

8.2) MODERNIZACION DE LOS SERVICIOS DEL CORREDOR SAN JUAN DEL RIO-QUERETARO-CELAYA.

8.2.1) TRANSPORTE DE CARGA.

El corredor San Juan del Río-Querétaro se caracteriza por un intenso movimiento de vehículos de carga (es el más importante del país en este rubro). Sin embargo, los servicios para este modo de transporte son inadecuados e insuficientes en el corredor. Durante el día y la noche, es común observar camiones de carga de grandes dimensiones estacionados en la orilla de la autopista o en las laterales del libramiento a San Luis Potosí.

Los motivos de detención observados pueden catalogarse en tres grandes rubros: 1) Aquellos que se relacionan con las necesidades del conductor (alimentación y descanso); 2) Los que tienen que ver con servicios al vehículo (gasolina, refacciones, servicios mecánicos, etc.) y; 3) un tercer tipo de razones, que cada vez cobra mayor importancia, se refiere a los servicios de comunicación para conocer asuntos que se relacionan propiamente con el desplazamiento de la mercancía. El servicio telefónico es utilizado para reportar percances o para conocer la situación en que se encuentra la carga.

Ante esta situación se recomienda adecuar o readecuar, en cuanto a dimensiones e infraestructura, áreas específicas

para el estacionamiento de vehículos de carga y para automovilistas en general. Se trata de crear paradores seguros que además cuenten con los servicios para el conductor, para el vehículo y los de comunicación requeridos.

En este último rubro se recomienda reforzar el equipamiento con instalaciones como radio, telex y fax, además del servicio telefónico. Esta recomendación se justifica en el sentido de que las exigencias del nuevo marco competitivo de la "economía global" obligan a concebir, con urgencia, cadenas de transporte sin rompimientos o quiebres que demoren o impidan la colocación de productos en los mercados.

Estos servicios de comunicación modernos en el corredor permitirán, entre otras cosas, informar a los clientes o destinatarios del estado y la posición en que se encuentra la carga, permitirán conocer imprevistos o percances ocurridos en el camino de modo que se puedan tomar decisiones y actuar con rapidez.

Para los transportistas, un equipamiento moderno de comunicaciones en corredores de carga también reporta ventajas comparativas para sus empresas. Pueden establecer contactos en ruta para obtener cargas en los puntos de destino, evitando o reduciendo los regresos "en vacío". El fax, por ejemplo, es muy útil para mandar documentación o para que los transportistas recojan documentos en el

trayecto. Al respecto, cabe recordar que la documentación forma parte de la cadena de transporte, por lo que alguna traba o percance en los papeles puede implicar demoras y tiempos "muertos" que perjudiquen la circulación de las mercancías. Estos modernos sistemas de comunicación permiten que los transportistas alcancen en algún punto del camino la documentación faltante sin romper la cadena de transporte.

La importancia de que los paradores cuenten con toda la gama de servicios es corroborada con la situación que se observa en el propio corredor de este estudio. En la localidad de Pedro Escobedo, en la orilla derecha de la autopista (en dirección México-Querétaro), se observa gran cantidad de vehículos de carga estacionados en áreas inadecuadas, durante el día y la noche. En la zona se identificaron restaurantes, talleres mecánicos, gasolinera y una empresa de refacciones y repuestos (Gulopsa).

De manera "natural", sin planeación, sin contar con la suficiente superficie (sobre todo en horas de la tarde y la noche) y sin tener la seguridad necesaria, el área mencionada se ha convertido en un parador para vehículos de carga. Por ésto, es pertinente proyectar paradores adecuados para el transporte de carga o readecuar aquellos que de manera "natural" buscan los transportistas. Desde luego siempre se considerará que los paradores no representen riesgo para los usuarios del corredor ni para las localidades aledañas.

El nuevo libramiento nor-oriente brinda la oportunidad para establecer paradores con todos los servicios. Se sabe que la mayoría de los vehículos que circularán por este eje serán camiones de carga, por lo tanto, de no planear zonas específicas para el aparcamiento, es probable que estas aparezcan de manera espontánea, con inseguridad para los usuarios del corredor e insuficiencia de servicios.

Atendiendo a los efectos del corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya sobre zonas aledañas, es posible prever que la construcción del nuevo libramiento traerá aparejado un crecimiento de las localidades cercanas y una modificación de la ocupación de la población económicamente activa por la incorporación de actividades de servicios propias de los corredores y posiblemente, en el largo plazo, por el desarrollo de actividades manufactureras.

En cuanto a los servicios de los paradores, se recomienda concesionarlos a particulares, dando prioridad a las propias empresas transportistas de la región para que se hagan cargo de ellos.

8.2.2) TRANSPORTE DE PASAJEROS.

El transporte de pasajeros de tipo regional no cuenta con paraderos sobre el corredor, a pesar de que se ha incrementado notablemente su actividad en los últimos años. El ascenso y descenso de pasajeros se hace en condiciones inadecuadas y riesgosas. Las detenciones de vehículos se realizan generalmente en entronques a desnivel y en localidades intermedias como San Isidro Miranda, El Colorado, Pedro Escobedo, La Palma y El Sauz. Lo mismo ocurre en la autopista a San Luis Potosí en puntos como Jurica, Juriquilla y Santa Rosa Jauregui y en la autopista a Celaya en la localidad de Apaseo El Grande en el Estado de Guanajuato.

Se recomienda, por lo tanto, la adecuación, adaptación o construcción de paradas para autobuses regionales en los puntos señalados. Asimismo se recomienda la construcción de cobertizos para proteger a los usuarios de las inclemencias del tiempo. Eventualmente los cobertizos pueden ser financiados por empresas que utilicen estas estructuras para promover sus productos.

8.3) MODERNIZACION DEL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN LA REGION.

8.3.1) TRANSPORTE DE CARGA.

Para mejorar la precaria situación en que se encuentran gran parte de las empresas de transporte de carga en la región, (sobre todo las pequeñas empresas), se recomienda promover paquetes de cómputo que les permitan conocer su operación y organización. Un instrumento accesible y de fácil manejo para los transportistas es el Sistema Auto I, elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte.

Este paquete de cómputo permite a los transportistas conocer, de manera sencilla, los costos de los diferentes rubros involucrados en la operación de sus vehículos, ubicar los aspectos más vulnerables en su esquema de costos y, sobre todo, posibilita tomar decisiones adecuadas o con conocimiento de causa para minimizar gastos, para escoger el tipo de vehículo adecuado a sus necesidades y, en general, para elaborar las líneas de acción fundamentales para el desarrollo de su empresa.

Por otra parte, muchas empresas regionales de carga que ofrecen servicios anexos, (como bodegas de almacenamiento, servicios de terminal de carga, etc.), no tienen noción de los costos que devienen de estas actividades, de modo que

terminan siendo absorbidos en su propia contabilidad, en lugar de adicionarlos a los costos que los usuarios tienen que pagar por servicios recibidos. En este sentido, se recomienda la elaboración de un sistema contable que separe los costos de los servicios anexos de aquellos que se refieren directamente al desplazamiento de la mercancía.

Por último, se propone difundir ampliamente los programas de créditos bancarios para la reposición del equipo de transporte en la región.

8.3.2) TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Las empresas de transporte de pasajeros en la región presentan serias deficiencias organizativas, operacionales y financieras. Su situación es más precaria aún que la observada en las empresas de transporte de carga.

Para mejorar la operación se recomienda elaborar y promover paquetes de cómputo de manejo sencillo para los transportistas; del tipo del Sistema Auto I, pero para vehículos de pasajeros.

En este caso, además de conocer sus costos de operación, los transportista estarían en posición de decidir sobre el tipo de vehículo adecuado a utilizar en cada una de sus rutas y, por lo tanto, mejorar la eficiencia financiera de las

empresas. Actualmente los transportistas no tienen idea clara del beneficio que puede proporcionarles el conocimiento operativo de sus vehículos y de sus empresas.

Al respecto, llama la atención la incorporación de minibuses en los corredores regionales con demandas elevadas de transporte de pasajeros. Por ejemplo, en el corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya, por la gran demanda que genera, es razonable el uso del autobús de 45 pasajeros. Por lo tanto, la proliferación de minibuses en esta y otras regiones del país, proviene de una visión "inmediata" que considera un desembolso menor en el presente para renovar el parque vehicular. Sin embargo, con el manejo de un paquete de cómputo para evaluar la operación, podría comprobarse la factibilidad financiera del autobús o determinar en qué rutas conviene la utilización del minibus y en qué otras es mejor el autobús.

Incluso este tipo de instrumento puede ser utilizado por las autoridades regionales o locales para establecer un sistema de redes en el transporte de pasajeros, en el cual se definan rutas troncales (como los corredores) para ser atendidas por autobuses y rutas alimentadoras, servidas probablemente por vehículos de menor capacidad.

Otra proposición importante para el transporte de pasajeros en la región intenta remediar, al menos parcialmente, un

problema económico-social que limita su desarrollo. En capítulos anteriores se señaló que el bajo nivel salarial observado en muchas de las localidades servidas se traduce en problemas de capitalización para las empresas de transporte por los límites tarifarios.

Una de las alternativas para atacar este problema estructural consiste en establecer tarifas diferenciales según el nivel de ingresos de las localidades atendidas, de manera que los servicios sean más caros en un radio de operación donde el nivel de ingresos sea más alto. Se trata de un "subsidio cruzado" en el que los usuarios de mayor nivel económico subsidian a los más pobres. Este tipo de subsidio tiene la peculiaridad de no producir erogaciones para el sector público.

En caso de establecer este procedimiento para mejorar la estructura financiera de las empresas regionales de transporte de pasajeros, las autoridades estatales deberán de contar con un levantamiento preciso de información sobre los niveles de ingresos de las poblaciones atendidas y, de ser posible, disponer de una matriz de origen y destino de los viajes en las rutas regionales. El primer bloque de información puede obtenerse del Censo de Población y Vivienda de 1990. En el segundo caso se dispone de los datos del estudio de origen y destino realizado en la Central de Autobuses de Querétaro por el Instituto Mexicano del

Transporte como parte del Estudio de Sistemas de Transporte de la Región Querétaro.

Finalmente, de igual forma que en el transporte de carga, se recomienda difundir ampliamente los programas de créditos bancarios para la renovación de vehículos de transporte de pasajeros.

CIUDAD DE MEXICO

Av. Popocatepetl 506 B
Xoco-Benito Juárez
03330 México, D.F.
Tels. 688 76 29
688 76 03
Fax 688 76 08

QUERETARO

Juárez Sur 1 primer piso
Centro
76000 Querétaro, Qro.
Tels. (42) 14 00 45
(42) 14 02 56

SAN FANDILA

Km 4 + 000, Carretera
Querétaro-Los Galindo
76700 P. Escobedo, Qro.
Tels. (42) 16 97 77
16 96 46
16 95 97
Fax (42) 16 96 71