



# Las redes de México

**Con una inversión pública y privada sin precedentes en infraestructura, el Gobierno federal genera empleos, reactiva la economía, genera mayor competitividad y más desarrollo.**

Por JAVIER GARCÍA / Fotos ELOY VALTIERRA

**J**uan Molinar Horcasitas, secretario de Comunicaciones y Transportes, académico reconocido y, según sus propias palabras, viejo profesor metido en la política, habla con CAMBIO sobre el trabajo realizado por la dependencia que encabeza para unir al país e impulsar la economía.

Para el titular de la SCT, este es el sexenio de la infraestructura. Es el sexenio en que mayor inversión se ha hecho en carreteras, especialmente, pero en general en infraestructura, tanto con recursos públicos como con privados.

Y en términos de impacto, tiene cuando menos un doble impacto. En el presente genera empleos y reactiva la economía. En el largo plazo genera mayor competitividad y posibilidades de desarrollo.

—Hay un avance muy importante en vivienda, en infraestructura hospitalaria, pero en particular en el sector de comunicaciones y transportes, ¿qué importancia tiene?

—La SCT regula y contribuye al desarrollo de las principales redes de México. El sistema carretero es una de las grandes redes, el sistema ferroviario es otra, el portuario, el de telecomunicaciones. Todos ellos son grandes redes, muy

complejas, que generan sinergias entre diferentes sectores de la economía y diferentes regiones.

La principal responsabilidad de la Secretaría es contribuir a que México se convierta en la plataforma logística de América del Norte.

Hoy en día es ya, sin duda alguna, la plataforma logística de toda América del Norte, tanto de la plataforma de consumo de la región, como de la plataforma manufacturera, que es una de las grandes regiones manufactureras del mundo. Finalmente la economía de Estados Unidos sigue siendo la más grande del mundo, y junto con la de Canadá y la mexicana, conforman una de las grandes regiones económicas y su sistema logístico depende en muy buena medida de las aportaciones que cada vez hace más nuestro país.

## CARRETERAS

Sobre las principales carreteras construidas y que impactan de manera importante, Molinar Horcasitas señala el tramo San Luis Río Colorado-Mexicali, con mil 500 millones de pesos; el Mérida-Progreso, con casi 500 millones de pesos; también el del Golfo de Santa Clara, con 713 millones de pesos; en las que se usaron re-

Continúa en siguiente hoja

Página 2 de 11

Fecha 20.09.2010	Sección Revista	Página 2,6-13
---------------------	--------------------	------------------

cursos públicos.

En asociaciones público-privadas ya terminadas y que están en estos momentos funcionando, indica el tramo Arriaga-Ocozacoautla, “que es una parte de la comunicación transversal que

va del Pacífico al Golfo y que tiene en ese sentido un impacto logístico para el desarrollo de la región, pero también un impacto social porque se trata de una carretera que vincula el Istmo de Tehuantepec, las zonas en donde colindan Oaxaca y Chiapas, con el área de Veracruz y Tabasco. Entonces tiene también un impacto de desarrollo regional”.

También menciona la autopista Monterrey-Salttillo que es parte fundamental de la plataforma logística de América del Norte porque “forma parte de lo que yo llamaría la ‘arteria Aorta’ de la transportación de mercancías por la vía de autotransporte en nuestro país. Todo ese que va de Saltillo-Monterrey y que de ahí se bifurca o se comunica sobre todo hacia Nuevo Laredo y Reynosa, pues es donde se transporta la mayor parte de las mercancías de autotransporte en nuestro país. Esa carretera tiene un inversión de dos mil 370 millones de pesos”.

El funcionario federal considera también la carretera que facilita la comunicación entre Puebla y el Golfo, sobre todo el tramo Amozoc-Perote, debido a que recorta la distancia entre Puebla y Veracruz y da mucho más seguridad. Esa vía tiene una inversión de cerca de dos mil 350 millones de pesos.

Desde luego el Arco Norte que es una carretera muy especial que sale un poco al este de Puebla, de San Martín Texmelucan, y rodea la ciudad de México.

“Es una carretera que no va a la ciudad de México, sino que la rodea, no entra a la ciudad. Se va desde San Martín Texmelucan, toma la parte de Tlaxcala, la parte de Hidalgo y después tronca a la autopista México-Querétaro en el norte, para continuar después con Atlacomulco y conectarse con la vía que va de Guadalajara hacia el Pacífico occidental. Esa carretera tiene una inversión de cuatro mil 700 millones de pesos.

“Son ejemplos de obras ya construidas, ya están operando. En el Bajío también la Morelia-Salamanca con una inversión de mil 700 millones de pesos”.

#### EL PLAN

—Se nota que hay planeación. Se busca que el impacto sea regional pero de diversas maneras: por la **construcción** en sí, el aspecto turístico. Esa

planeación, ¿a qué va a llevar?

—Esa pregunta es muy importante. No solamente estamos haciendo más carreteras y de mejor calidad, hay que decirlo, que las del pasado, sino que estamos haciendo algo radicalmente diferente desde el punto de vista conceptual-estratégico. En primer lugar tenemos un Plan Nacional de Infraestructura en donde los inversionistas pueden conocer con antemano qué es lo que pretende hacer este gobierno en el sexenio, y pueden anticipar sus planes de inversión y ajustarse a ello.

En segundo lugar, con este concepto de la plataforma logística de América del Norte, estamos cambiando el sentido de nuestra conectividad.

Voy a poner otros dos ejemplos: Es probable que las dos carreteras de mayor trascendencia que vamos a construir en este sexenio y que las estamos haciendo ahora, todavía no las he mencionado, sean la Durango-Mazatlán y la México-Tuxpan.

Son obras cada una con más de 15 mil millones de pesos de inversión porque literalmente lo que hacen es atravesar, prácticamente en línea recta, las dos grandes sierras de nuestro país. Comunican algunas zonas del Altiplano, en este caso la México-Tuxpan, con el Arco Norte del que he hablado. Entonces no solamente está la conectividad al Golfo, sino también va a permitir salir a la frontera norte por la zona de Matamoros.

Y la Durango-Mazatlán es una carretera que ha sido realmente un sueño de generaciones de duranguenses y mazatlecos. Durante muchos años no se hacía porque se consideraba que no era una carretera rentable por sus gigantescos costos y los retos de ingeniería que presentaba.

Este gobierno lo que hizo fue verla como una parte fundamental del eje transversal Mazatlán-Matamoros, y yo diría también del eje Shanghai-Houston.

Entonces ya las carreteras comienzan a tomar un sentido totalmente diferente. Empiezan a ser proyectos viables que antes no lo eran. Lo mismo vamos a desarrollar con el libramiento de Morelia y la carretera Lázaro Cárdenas-Morelia que nos va a permitir que no solamente haya una gran interconexión del puerto de Lázaro Cárdenas con el resto de la economía de México y de Estados Unidos, en la conexión ferroviaria que va directo a Nuevo Laredo y que pasa por Monterrey, el Bajío y toda la zona de desarrollo industrial, sino que también vamos a tener una conexión carretera muy importante.

Esa es una diferencia básica. Están constru-

Continúa en siguiente hoja

Página 3 de 11

Fecha 20.09.2010	Sección Revista	Página 2,6-13
---------------------	--------------------	------------------

yéndose más carreteras, pero articuladas en un plan que hace que este proyecto que yo le llamo la plataforma logística de América del Norte, verdaderamente se pueda realizar.

### VÍAS ESTRATÉGICAS

El Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejemplifica la importancia de las vías de comunicación del país en el comercio mundial. “Si salen ahorita tres barcos porta contenedores de Shangai con destino a Houston, tránsito muy frecuente, van a elegir básicamente tres rutas.

“Se pueden ir directamente a Long Beach o Los Ángeles, en Estados Unidos, pueden elegir un puerto mexicano como Lázaro Cárdenas o Manzanillo, o pueden decidirse por el Canal de Panamá.

“Hoy en día se llega más rápido y más barato a Houston por Lázaro Cárdenas o Manzanillo. Para empezar hay gente que no sabe u omite que la distancia de Lázaro Cárdenas o de Manzanillo a Houston, es menor que la distancia lineal de Los Ángeles a Houston en kilómetros, y la capacidad del puerto para descargar y transportar por vía ferroviaria rápidamente los contenedores, es mucho más ágil la de estos dos puertos mexicanos que la de Los Ángeles.

“Entonces, ahí tenemos un enorme potencial de desarrollo bajo este concepto de plataforma logística de América del Norte. Esa es una visión estratégica que no se había tenido desde el pasado y que este gobierno le ha impreso a México”.

### LOS BENEFICIOS

—*Todo esto, ¿cómo beneficia a la gente?*

—Bueno, con una infraestructura mejor lo que está sucediendo es que México se está convirtiendo cada vez más en un sector más atractivo para la inversión extranjera. Antes de entrar en la crisis de 2009, cerca del 11.1 por ciento de las importaciones totales de Estados Unidos procedían de México.

Luego vino la crisis, termina y se inicia un periodo de crecimiento económico y en estos momentos ya no tenemos 11.1 del pastel de las importaciones totales de EU, sino 12.1.

Un 1 por ciento de las importaciones totales de la economía más grande del mundo es un dinerito, y eso lo hemos logrado justamente porque seguimos siendo muy eficientes en manufactura, pero también la economía de EU prefiere tener como proveedor a México que tener a los países de Asia, entre otras cosas por el costo logístico.

Nuestros costos logísticos se han hecho cada vez mejores en comparación con los costos los países asiáticos. Dos ejemplos: Banco Mundial tiene un índice de desempeño logístico y uno de desempeño en infraestructura. En 2007 México, en desempeño logístico se ubicaba en el lugar 56 y pasó al 50. Es el segundo mayor avance en el mundo, el mayor lo tuvo Brasil, hay que decirlo, pasó del lugar 61 al 41, pero nosotros superamos a Rusia, China, Panamá, Alemania, Corea, Inglaterra, que son algunos de los países que avanzaron.

Si vemos desempeño en infraestructura, tenemos el tercer mayor avance entre todos los países. En 2007, según el Banco Mundial, éramos el país número 53, en 2010 ya somos el país 44, avanzamos nueve posiciones.

Por otra parte están los datos que estamos recabando recientemente de los aforos mensuales del puente internacional Nuevo Laredo III. Es un indicador muy interesante de comercio internacional, sobre todo con Estados Unidos, porque por ese puente sólo cruza autotransporte de carga. En 2008, que había sido el récord histórico, cruzaron 807 mil vehículos. Luego vino la crisis y bajó a 131 mil, una pérdida muy importante del

15 por ciento del tráfico.

¿Cómo vamos al mes de agosto? 843 mil vehículos, o sea, no sólo recuperamos lo del 2009 que fue una crisis, sino que batimos récord histórico. Nunca habían estado cruzando tantos trailers de carga por el puente internacional.

¿Qué quiere decir esto? Empleo, bienestar para la gente porque se recuperó el empleo y se generan ingresos importantes para la familia.

### TELECOMUNICACIONES

Un tema controversial es el de la fibra oscura. Se le pregunta a Molinar Horcasitas y de inmediato empieza a explicar que “es una red de 21 mil kilómetros, prácticamente, que la Comisión Federal de Electricidad (CFE) fue construyendo a lo largo de los años, no pensando en ella como una red de telecomunicaciones, sino como un sistema de monitoreo y control de su propia red eléctrica. Conforme avanza la tecnología en el mundo

se descubre que tiene más valor como una red de telecomunicaciones que de control de su propia red. Entonces ellos primero crean un brazo de la CFE, Telecom, para tratar de explotar esa enorme red y ponerla al servicio de las telecomunicaciones.

¿Qué es lo que pasa por esa gran carretera, por esa red dorsal de fibra óptica? Grandes volúmenes de información, voz y datos. Se llama Red Dorsal porque es como la espina dorsal del sistema de telecomunicaciones.

Durante muchos años se dijo que no se iba a rentar esa fibra oscura a particulares para que ellos la iluminaran, solamente podían contratar los servicios de CFE-Telecom.

El problema con los servicios de CFE-Telecom es que no eran muy distintos en costos a lo que pudiera ofrecer Telmex, que es la única otra red dorsal que existe en el país, y al abrir a arrendamiento, no se vendió esa fibra, la arrienda la CFE a 20 años a particulares. Aparece una tercera Red Dorsal: la de Telmex, la de CFE-Telecom y la de estos privados que están metiéndole mucho dinero para iluminar, o sea, para ponerle toda la electrónica y el software necesario para que esa fibra pueda transmitir grandes volúmenes de datos. Esa es la utilidad.

El beneficio al consumidor a lo largo del país es que los operadores de telecomunicaciones van a tener costos más bajos en su transporte interurbano y de esa manera van a poder ofrecer mejores precios y servicios a los consumidores en los hogares y las empresas.

—Respecto de las licitaciones 20 y 21 del espectro, ¿cuál fue el proceso que se siguió?, ¿se hizo bien, se hizo mal?

—Se dice que esa fue una ganga porque se le regaló a Televisa. Dicen que sólo pagó 180 millones de pesos por bienes que Telcel tuvo que pagar 5 mil millones de pesos.

¿Cuáles son los datos reales? Esos datos reales se pueden verificar porque son públicos. Los 180 millones de pesos es lo que se llama el guante, o sea el enganche. Suponga que usted platica con un amigo y le pregunta: '¿Oye cuanto te costó tú casa?' Y usted dice el precio del enganche, no menciona que tiene que pagar 20 años más de mensualidades o anualidades.

En realidad está engañando a su amigo, el

precio es el precio total del guante más los pagos que va a tener que hacer.

¿Cuánto pagó Nextel con una asociación minoritaria con Televisa por esos megahertz? Son 18 mil millones de pesos. Ya cuando uno oye 18 mil millones de pesos y los compara con 180 millones de pesos se necesita agregarle 2 ceros al enganche para llegar al precio siguiente.

Luego, además de pagar el enganche y las anualidades para poder explotar ese espectro, los licitantes que ganaron tienen que realizar inversiones, presentar un programa de inversión que se les tiene que aceptar para que puedan licitar.

El programa de Telcel es de aproximadamente 2 mil 100 millones de pesos, el de Nextel es de 18 mil millones de pesos. Entonces ya cuando le suma 180 más 18 mil 500 millones de pesos, está usted hablando de 37 mil millones de pesos que es lo que va a tener que gastar Nextel a lo largo de 20 años. Pero estos 18 mil 500 millones de pesos de inversión los va a desplegar en 4 años.

La Comisión Federal de Competencia puso toques al espectro para favorecer que empresas de menos poderío en ese mercado pudieran adquirir infraestructura, espectro y competir con los que están dominando el mercado, en este caso fundamentalmente Telcel que representa 70 por ciento del mercado, y luego sigue Telefónica que representa 20 por ciento del mercado.

Para poder competir con ellos, Nextel que no estaba prestando servicios de telefonía móvil, sólo de "tronkin", necesita desplegar una red que no está puesta y eso significa 18 mil millones de pesos. Entonces, se ofrecen ventajas en este tipo de licitaciones a entrantes nuevos precisamente para compensar eso.

Si nosotros revisamos cómo quedó el espectro antes y después, lo que tenemos es ahora en realidad 4 competidores de telefonía móvil en

nuestro país, y que en términos de tenencia de espectro, o sea de la infraestructura básica con la que cuentan, más o menos se emparejaron las empresas Telcel, Telefónica, Iusacel y Nextel, cuando antes teníamos sólo dos y medio porque hay que decir que Iusacel y Telefónica adquirieron mucho espectro para ponerse en condiciones de poder competir con el dominante que es Telcel. Entonces, considero que se trata de una licitación exitosa.

—Respecto de la licitación de las bandas de

1.7 y 1.9, ¿cuáles son los beneficios?

—¡Ah!, son muy importantes porque realmente ya los operadores actuales estaban ya muy limitados para ofrecer servicios de tercera generación y cuarta generación. Al abrirse, pueden entrar más usuarios, pueden circular a mejor velocidad, es decir, van a tener mejores servicios y seguramente se van a reflejar en precios más competitivos por que se incrementó la competencia.

—Con relación a la política de prórrogas y refrendo de concesiones?

—Bueno, ahí ha habido también un cambio importante porque llegamos y lo que hicimos fue destrabar una serie de limitantes de tipo administrativo-burocrático en la Secretaría y Cofetel y hemos seguido una política que le hemos llamado de “piso parejo”.

No sé si sea el mejor nombre, pero lo que quiere decir fundamentalmente es que estamos aplicando con toda claridad y de manera, digamos, pareja, previsible, idéntica, las reglas y estamos avanzando por ejemplo en la transición de las AM a las FM que se había venido retrasando pero ya vamos en calendario

Hemos prorrogado ya en dos etapas la mayor parte de las concesiones de radio y estamos trabajando en resolver el refrendo de las faltantes y los vamos hacer en breve. En fin, se ha avanzado mucho en ese terreno y eso da certeza jurídica.

### CONVIVENCIA FERROVIARIA

El Secretario señala que “tenemos una gran cantidad de pasos superiores vehiculares, porque el ferrocarril, en efecto, ha crecido enormemente en su movimiento de carga”.

Indica que se han establecido reglas porque “as principales líneas ferroviarias de México tenían una serie de conflictos desde hace 14 años que no habían podido resolverse en materia de interconexión, no se permitía la interconexión de unos a otros y entonces el tránsito por la red ferroviaria nacional era muy ineficiente.

“Por ejemplo, Ferromex para salir de Manzanillo a Monterrey, tenía que dar unos rodeos enormes porque no se le permitía utilizar las rutas de Kansas City a partir de las interconexiones del Bajío que lo hubieran llevado más directo, o Kansas City tenía muchos problemas para acceder al puerto de Veracruz porque las principales rutas las tenían Ferromex y Ferrosur.

“A principios de este año se firmaron los contratos de interconexión entre Kansas City con

Ferromex y Kansas City con Ferrosur, y eso lo hace mucho más eficiente. Ahora tienen derechos de paso largos, derechos de arrastre, lo que les permite usar más eficientemente la infraestructura ferroviaria.

“Por otra parte hay una gran cantidad de pasos superiores vehiculares que se han venido desarrollando en diversas ciudades del país porque es indispensable que los ferrocarriles convivan con las ciudades.

La verdad es que los diseños y los trazos de los ferrocarriles, en el mundo y en México, son viejos, se desarrollaron en épocas en que las ciudades eran mucho más pequeñas de lo que son ahora, entonces ahora hay que pensar en cómo reubicar los grandes patios, las estaciones ferroviarias y en cómo hacer que convivan las vías de ferrocarril con las calles de la ciudad para que no haya choques, literalmente, con la ciudad.

“Entonces, hemos concluido pasos inferiores vehiculares, 3 en Irapuato, Saltillo y en Aguascalientes, y 6 pasos a desnivel también importantes, 4 en Chihuahua y 2 más en Salamanca y Zacatecas.

—Qué se ha hecho en materia de puertos?

—En puertos también tenemos ampliaciones muy importantes. Hay 30 mil millones de pesos que se han invertido en lo que va de este gobierno. Está la ampliación de Manzanillo porque estaba llegando a niveles de saturación. Es el puerto más importante todavía para el movimiento de contenedores en México, de los más importantes en el Pacífico americano y ya hay una segunda terminal de contenedores.

Hemos desarrollado la zona de actividades logísticas del puerto de Veracruz que va a facilitar mucho el movimiento de carga en ese puerto. También hemos ampliado el puerto de Coatzacoalcos, lleva más de la mitad el avance. Por otra parte, en Mazatlán terminamos la alineación de 5 muelles, lo que le da mucha mayor seguridad y capacidad al puerto, luego hay terminales especializadas en diferentes puertos del país, por ejemplo las de Guaymas y Altamira.

Incluso en materia turística porque ahí tenemos ampliaciones en Manzanillo, Mazatlán, en Guaymas y dos muelles nuevos en Puerto Vallarta para aumentar nuestra capacidad de recibir cruceros con éxito”.

### AVANCES TECNOLÓGICOS

Juan Molinar asegura que “la ingeniería mexicana, como la ingeniería del mundo, va avanzando.

Si se compara la carretera del Sol con la que

estamos haciendo entre México y Tuxpan o entre Durango y Mazatlán, el sistema es túnel-puente, túnel-puente. Qué es lo que hace, es mucho más caro de construir sin duda alguna, pero es mucho más barata de mantener a largo plazo, es mucho más segura, es mucho más rápida y desde el punto de vista ambiental no bloquea los cauces ni destruye los valles o las tapas de los montes, deforesta mucho menos.

Con estas carreteras, se hace un agujero aquí, se hace un puente acá, otro túnel aquí, otro puente acá y se la va llevando, ese es un avance tecnológico muy importante.

En la carretera Mazatlán-Durango hay dos puntos impresionantes: el puente Baluarte y el túnel El Mexicano. La gente va a estar orgullosa de la ingeniería mexicana, además de que va ir muy segura cuando recorran esa vía.

De seis horas y media a dos horas y media el tránsito entre Durango y Mazatlán, en condiciones de seguridad totalmente diferentes. ☺





**SE CONSTRUYEN  
MÁS CARRETERAS  
ARTICULADAS EN UN  
PLAN QUE SE LLAMA  
LA PLATAFORMA  
LOGÍSTICA DE  
AMÉRICA DEL  
NORTE**

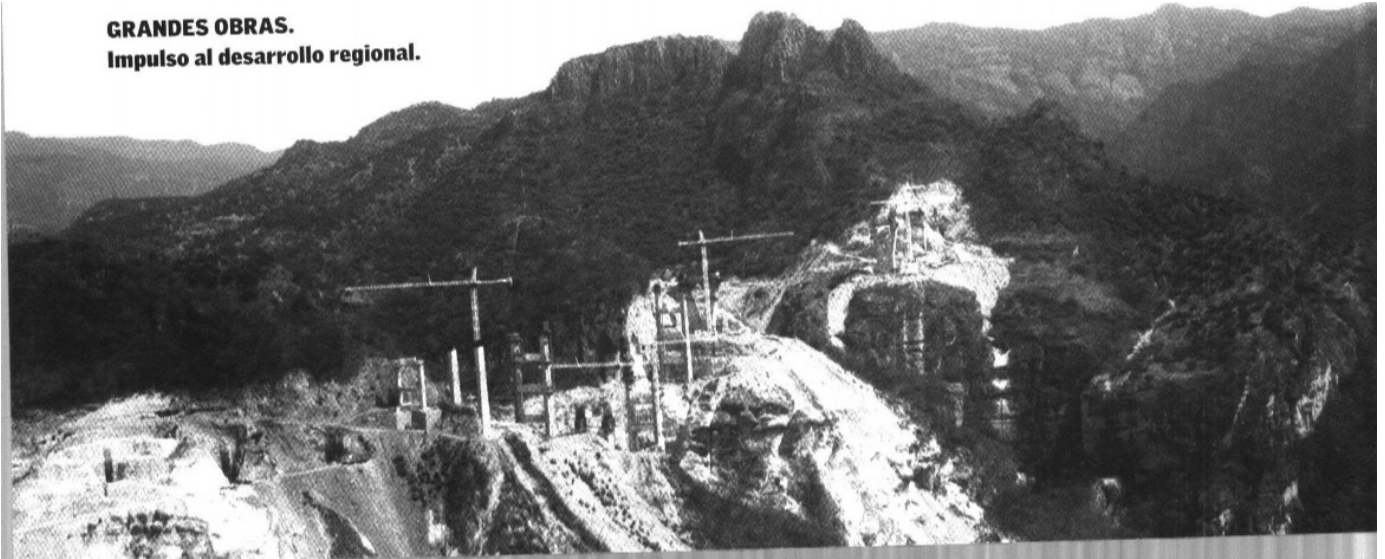


Continúa en siguiente hoja

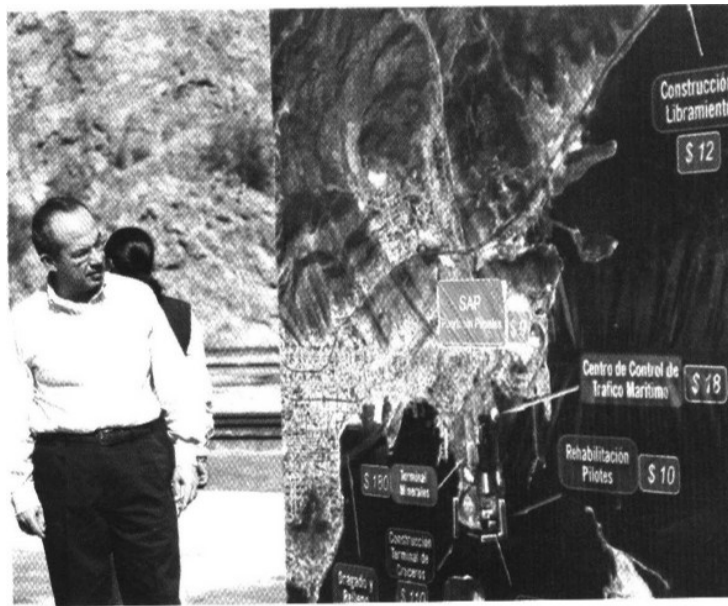
Página 8 de 11



**GRANDES OBRAS.**  
Impulso al desarrollo regional.



Continúa en siguiente hoja



## INVERSIÓN

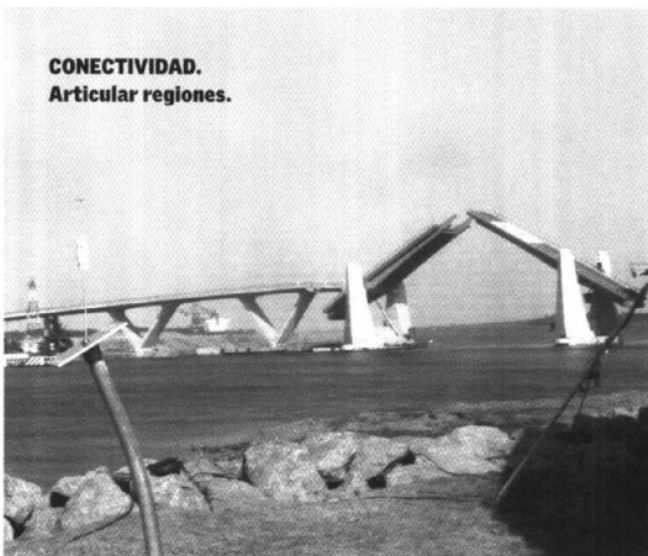
En este sexenio se han realizado una gran cantidad de proyectos basados en asociaciones público-privadas. Se han hecho carreteras concesionadas, carreteras mediante aprovechamiento de activos, hay paquetes como los denominados FARAC en los que se combina obra pública, concesiones, aprovechamientos de activos, y eso contribuye enormemente al desarrollo de la infraestructura en nuestro país.

El esquema consiste en que no solamente se desarrolle la infraestructura con los recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación, también se requiere impulsar la inversión privada. Si se compara, por ejemplo, lo que ha sido la inversión en términos reales, descontando la inflación durante el sexenio 1995-2000, las cifras son: 108 mil millones de pesos en total, 97 mil de ellos públicos y 10 mil 900 privados. En el sexenio del presidente Zedillo.

En todo el sexenio del presidente Vicente Fox hubo 150 mil millones de presupuesto público y 37 mil ya de presupuesto privado, es decir, 187 mil millones de pesos en total.

Pero en este sexenio la inversión al cierre de este año en infraestructura carretera va a ser de 216 mil millones de pesos, 171 mil de ellos son presupuesto público y 45 mil privado.

**CONECTIVIDAD.**  
**Articular regiones.**



Continúa en siguiente hoja

Página 10 de 11

Fecha <b>20.09.2010</b>	Sección <b>Revista</b>	Página <b>2,6-13</b>
----------------------------	---------------------------	-------------------------

