

**Felipe Calderón Hinojosa**

PRESIDENTE DE MÉXICO

**Marcelo Ebrard Casaubón**

JEFE DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

**Marco Adame Castillo**

GOBERNADOR DE MORELOS

**Sergio Álvarez Mata**

SENADOR POR MORELOS

**Graco Ramírez Garrido Abreu**

SENADOR POR MORELOS

**Adrián Rivera Pérez**

SENADOR POR MORELOS

**Cámara de Diputados**

ÓRGANO DE REPRESENTACIÓN CIUDADANA

**Asamblea Legislativa del Distrito Federal**

ÓRGANO DE REPRESENTACIÓN CIUDADANA

**Congreso del Estado de Morelos**

ÓRGANO DE REPRESENTACIÓN CIUDADANA

**Dionisio Pérez-Jacome Friscione**

SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**José Guadalupe Tarcisio Rodríguez Martínez**

DIRECTOR GENERAL DE CAMINOS Y PUENTES FEDERALES

**A todos los demás, es decir, a la gente que es representada  
por los antes mencionados,**

20 de abril de 2011

## **Exijo un estacionamiento, vuelta en «U» (retorno) y disminución del precio del peaje y del transporte en la caseta y carretera federal México-Cuernavaca**

Con base en el derecho de petición establecido en el artículo 8 de la Constitución les escribo a todos ustedes porque me parece que son los representantes populares e instancias gubernamentales encargados de solucionar, en conjunto, un asunto de esta índole. Me parece que es hora de ver una administración pública eficiente y eficaz donde los diferentes actores son capaces de interactuar para lograr cambios significativos y de largo alcance para el bien común.

Esta es una exigencia respetuosa y su objetivo primordial es tratar de resolver un problema aparentemente sencillo pero que nos muestra una contradicción entre lo que se supone que el Estado mexicano, a través de su gobierno, debería proveer a la ciudadanía y lo que ocurre realmente. Estoy hablando de que el Estado debería proveer caminos suficientes y modernos para alentar el progreso, la actividad económica, la justicia social y el cuidado del medio ambiente. En el caso al que me referiré esto no es así y necesita ser corregido de inmediato.

En el caso de la carretera y caseta federales México-Cuernavaca es obvio que alguien (ya sea el gobierno o algún grupo de inversionistas privados y anónimos o ambos) se está llenando los bolsillos con el usufructo de dicha carretera a costa del freno económico y de desarrollo social y de la aceleración del deterioro del medio ambiente. Esta realidad es contradictoria con el discurso oficial de los tres niveles de gobierno que supuestamente alientan el crecimiento económico, la justicia social, una distribución de la riqueza más equitativa y el desarrollo sustentable. Es evidente que hay muchos más casos con características muy similares, por ejemplo, las casetas y carreteras federales de Tepoztlán y Oacalco pero en esta carta sólo me referiré, por cuestión de espacio, a la de México-Cuernavaca.

Es por todos bien sabido que las comunicaciones, ya sean terrestres, aéreas, electrónicas o de otra índole, representan un elemento estratégico y fundamental para el desarrollo de cualquier nación. Los países están obligados a crear infraestructura de comunicaciones y a ponerlas al alcance de todos los ciudadanos como instrumento

de bienestar y progreso. En un claro ejemplo de esto, hay una iniciativa en el Senado para eliminar el pago del IVA por el uso de internet para que «deje de ser un lujo». Aunque no me parece una medida suficiente, en el caso de internet, sí creo que podemos encontrar una gran similitud con el caso que nos ocupa.

La carretera México-Cuernavaca es un lujo, lo que significa que no es accesible para la mayoría de la población y que genera enormes utilidades que se concentran en una pequeña minoría. Lo anterior va en contra de la políticas públicas que alientan la mejor distribución de la riqueza, el desarrollo social, el mejoramiento del ambiente y el progreso económico. Dicha carretera es lujosa por los siguientes hechos:

**La cuota por auto regular es de 90 pesos** lo que significa que alguien que gane el salario mínimo, que es de 60 pesos diarios, tiene que trabajar tres días para pagar tan solo el peaje de ida y de vuelta.

**La cuota por persona en transporte público es de 90 pesos** lo que significa que alguien que gane el salario mínimo, que es de 60 pesos diarios, tiene que trabajar tres días para pagar su transporte de ida y de vuelta. Y si tiene familia pues habrá que ir multiplicando tres días de trabajo por cada adulto. Por ejemplo, un matrimonio sin hijos pagaría 360 pesos de ida y vuelta, lo que significan 6 días de trabajo tan sólo en el transporte para poder ir y venir de Taxqueña al centro de Cuernavaca (o viceversa), nada más, sin otra transportación local, ni comida, ni nada.

Lo anterior deja en claro lo lujoso de la carretera pero hay más datos que apoyan esta afirmación. Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en 2008, 44.2% de la población nacional vivía en condiciones de pobreza multidimensional, es decir, aproximadamente 47.2 millones de personas en el país presentaban al menos una carencia social y no tenían un ingreso suficiente para satisfacer sus necesidades. Según el mismo organismo, en 2008, sólo el 18.3% de la población no eran ni pobres ni vulnerables a empezar a serlo. Como sabemos, en 2011 esta situación es todavía más alarmante. Entonces, ¿será la carretera México-Cuernavaca un instrumento o un obstáculo para el desarrollo social y económico?

Según el documento CEFIP/015/2004<sup>1</sup> fechado en 2004 del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados donde se evalúa el rescate carretero de 1997 se dice que como parte del rescate

---

<sup>1</sup><http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0152004.pdf>

*... se consideró concesionar al Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) nuevas autopistas de cuota para continuar generando recursos, volverlos a reinvertir en infraestructura y amortizar su deuda, al cierre de 2003 el FARAC administraba 4 mil 400 kilómetros de la red carretera federal. Originalmente se había considerado concesionar al FARAC dos autopistas en el Estado de México y una en Tamaulipas, sin embargo, en busca de garantizar el pago del rescate carretero, el gobierno federal ha tenido que destinar importantes recursos presupuestales y, además, de manera irregular, aportó al FARAC, para elevar sus ingresos, los 10 tramos carreteros más rentables, entre otros, las autopistas México-Cuernavaca; México-Querétaro; y Querétaro-Irapuato.<sup>2</sup>*

Lo anterior significa que la carretera México-Cuernavaca, efectivamente, tiene tan buenas ganancias que sus ingresos son canalizados para rescatar otras carreteras. Con esta información podemos afirmar contundentemente que:

- El costo actual de la cuota en la carretera México-Cuernavaca es mucho mayor al costo real de uso, lo que va en contra de las políticas públicas de redistribución del ingreso para beneficiar a los sectores más necesitados para su desarrollo social y económico.
- Los ingresos de la carretera México-Cuernavaca se canalizan para pagar el rescate carretero de otras autopistas y beneficiar así a los ricos más ricos de este país.
- En este caso, el Estado mexicano, a través de su gobierno, no provee a la ciudadanía caminos suficientes y modernos para alentar el progreso, la actividad económica, la justicia social y el cuidado del medio ambiente.
- La infraestructura propiedad de la nación está siendo utilizada para enriquecer a un pequeño grupo a costa del rezago social y económico de la mayoría además de ignorar las mejores prácticas para la disminución del deterioro del medio ambiente.

---

<sup>2</sup>Las negritas son mías.

- Es una carretera de lujo para la clase acomodada que sale en sus automóviles los fines de semana y no para alentar la actividad económica. Esto es muy sencillo de constatar al comparar el flujo vehicular en días laborales, que es realmente bajo, y en días no laborales, como los fines de semana, que la carretera y la caseta se saturan de automóviles de modelos recientes.

Es por esto que les exijo respetuosa y enérgicamente que se pongan de acuerdo y unan sus esfuerzos y atribuciones para el beneficio común por medio de estas acciones inmediatas:

1. Permitir y alentar la vuelta en «U» (un simple retorno) antes de pasar la caseta en dirección Cuernavaca-México. Lo único que hay que hacer es quitar las vallas custodiadas por la policía federal (creo que estaremos de acuerdo que la policía tiene asuntos mucho más importantes que hacer en estos días aciagos que evitar vueltas en «U» para asegurar que los ricos más ricos no pierdan ni un pago de peaje). El artículo 11 de nuestra Constitución nos asegura el libre tránsito por el territorio nacional y obligarnos a pagar para poder regresar atenta contra ese derecho fundamental.
2. Construir un estacionamiento seguro (la figura 1 muestra que hay espacio suficiente para la viabilidad del proyecto) donde se pagara un precio razonable (no se trata de hacer negocio sino de alentar el desarrollo económico y social de la población) para dejar el automóvil. Esto sería de gran ayuda ya que hay mucha gente que ha dejado de ir a la Ciudad de México a actividades económicas y sociales porque el costo del peaje es demasiado alto. Además, alentaría el uso del transporte público dentro de la ciudad ya que muchos preferirían dejar el automóvil en la caseta. Para esto es necesario que el Gobierno del Distrito Federal implemente un transporte colectivo público digno y seguro (que no lo hay) de la caseta al metrobús y al metro.
3. Disminuir el costo del peaje a precios reales. No es justo tener que pagar más de lo que realmente cuesta. No tenemos por qué ser nosotros los que rescaten a los que no necesitan ser rescatados. De esta manera el costo del transporte foráneo disminuiría mejorando las condiciones de vida de la gente que va y viene todos los días en camión y muchos podrían dejar de pedir aventón. El costo de la caseta misma ha de ser enorme. Se podría implementar otro tipo de pago para

bajar los costos de mantenimiento de la caseta y así eficientar el paso. Hay fines de semana que el tiempo que se invierte en cruzar la caseta es mayor que el tiempo del recorrido hasta Cuernavaca, es una situación insostenible.



Figura 1: Hay espacio suficiente para un estacionamiento. Foto: Google Earth.

Por último hago un llamado a toda la gente que está siendo afectada por esta situación para que se una a esta causa. No es posible quedarse sin hacer nada ante una situación tan desventajosa e injusta. La encomienda constitucional obliga a los representantes populares (desde el Presidente de la República hasta los Presidentes Municipales) a acatar el mandato de los ciudadanos y más cuando éste está basado en la razón y tiene como objetivo el bien común. Utilicemos la redes sociales como una manera de empoderar a la ciudadanía. Puedes unirte y participar en

<http://www.causes.com/causes/603601>

Atentamente,

Manuel José Contreras Maya

Email: [yo@manueljosecontrerasmaya.org](mailto:yo@manueljosecontrerasmaya.org)

Web: [manueljosecontrerasmaya.org](http://manueljosecontrerasmaya.org)

Facebook: [www.facebook.com/manuel.jose.contreras.maya](http://www.facebook.com/manuel.jose.contreras.maya)

Twitter: [twitter.com/manueljosecm](http://twitter.com/manueljosecm)