

## **Carretera que divide**

---

Luis Miguel Rionda (\*)

El asunto de la carretera de cuota Silao-Guanajuato, que desató una polémica entre la ciudadanía de la capital del estado con el gobierno del estado, ha escalado hasta la presidencia de la república. La presidenta Sheinbaum ordenó el pasado uno de abril, en su conferencia mañanera, que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes revise las condiciones de la concesión de dicha vía de comunicación.

Esta carretera estatal fue inaugurada por el presidente Salinas el 6 de agosto de 1989, hace casi 37 años. Fue vista por la ciudadanía como una bendición que impulsaría la movilidad entre la capital del estado y su ciudad principal, León. Su pertinencia económica se reforzaba con la inminente inauguración del Aeropuerto Internacional del Bajío, en Silao, que tuvo lugar el 22 de febrero de 1990. Y fue Salinas quien, en concordancia con su afán privatizador de las carreteras del país, sugirió que la nueva vía fuese de cuota, a fin de recuperar la inversión.

Sin embargo, el gobierno estatal anunció en voz del tesorero Raúl Almada Gaxiola, según recuerdo, que la carretera sería de cuota solamente por los siguientes quince años, para recuperar la inversión y redirigirla a otra carretera de cuota en Celaya. Así surgió la Dirección de Operación de Carreteras Estatales de Cuota, así, en plural. Todo parecía adecuado y racional. Nadie protestó, y comenzamos a pagar los dos pesitos por salir y entrar a nuestra ciudad.

La carretera libre fue inventada, porque el trazo original fue absorbido por la de cuota. La nueva libre fue y es un galimatías en su trazo de dos carriles. Fue y es estrecha, tortuosa y peligrosa, y en buena parte ya es una vía urbana. La gran

cantidad de accidentes mortales, sobre todo atropellamientos, han obligado a dotarla de topes y de cruces y puentes peatonales. La última vez que la tomé hice 45 minutos para llegar a Silao, a 23 kilómetros. Por la de cuota son 30 minutos, pero con seguridad.

En fin, que la carretera de cuota debió liberarse desde el 2004, respetando el compromiso del último gobierno priísta. Pero en México las administraciones gubernativas se desentienden de los pactos de sus predecesores, y borran la historia, sin importar que afecten a los ciudadanos comunes. La carretera se convirtió en un gran negocio, al que apenas se le invirtió centavos en mantenimiento, para así tener la excusa perfecta.

La concesión de último momento que perpetró el gobernador Sinhué Rodríguez en favor de una constructora leonesa y otra española remachó la puerta de entrada de la capital del estado. Sus habitantes seremos los prisioneros de nuestra casa, con una única salida decente al Bajío por los siguientes treinta o sesenta años, en los que tributaremos 76 pesos por entrar y salir diariamente como muchos hacemos por necesidad.

El gobierno del estado ha respondido con paliativos ridículos, y acudiendo al recurso ofensivo de descalificar con propaganda mentirosa a los ciudadanos que hemos protestado públicamente. Hago votos por que la intervención de la federación saque a la luz los tratos oscuros que se adivinan detrás de este asunto, y que apuntan al exgobernante que hoy vive como millonario en Texas.

---

(\*) Antropólogo social. Profesor de la Universidad de Guanajuato, Campus León.  
luis@rionda.net – @riondal – FB.com/riondal – [ugto.academia.edu/LuisMiguelRionda](http://ugto.academia.edu/LuisMiguelRionda).