

PRIORIDAD MEDIA-ALTA — CORREDOR FRONTERIZO DURANGO–PARRAL

Vía principal: Carretera Federal 45 | **Longitud:** ~310 km | **Tiempo estimado:** 3 h 45 min – 4 h 15 min

Conecta: Victoria de Durango ↔ Canatlán ↔ Nuevo Ideal ↔ Santiago Papasquiario ↔ Tepehuanes ↔ Parral (Chihuahua) ↔ Frontera Norte ↔ Estados Unidos.

RECORRIDO Y CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES

Este eje terrestre constituye la principal vía de articulación que enlaza el centro del estado de Durango con la región meridional de Chihuahua y, por extensión, con las rutas comerciales hacia la frontera norte. Su trazo se despliega longitudinalmente de sur a norte a lo largo de más de 300 kilómetros, conectando los valles agrícolas centrales con los complejos serranos y las planicies semidesérticas del norte. La infraestructura vial está constituida en su totalidad por una carretera de dos carriles, carente de tramos de sección ampliada o autopistas. Los primeros 120 kilómetros (tramo Durango–Nuevo Ideal) operan en condiciones de regular a buena; sin embargo, a partir de Santiago Papasquiario la carpeta asfáltica experimenta un deterioro severo, sumando un trazado de curvas cerradas, pendientes pronunciadas y graves limitaciones de visibilidad. El segmento final (Santiago Papasquiario–Tepehuanes–Límite con Chihuahua) representa el tramo más sinuoso, montañoso y aislado, caracterizado por la ausencia de barreras metálicas de contención y una señalización vertical y horizontal deficiente.

El corredor atraviesa cuatro cabeceras municipales en Durango y concluye funcionalmente en la ciudad de Parral, ya en el estado de Chihuahua. La línea fronteriza interestatal es un paso abierto y permeable, desprovisto de controles aduanales formales, y entretelado por una densa red de caminos secundarios de terracería que comunican a comunidades rurales de ambas entidades. No existe otra alternativa vial pavimentada directa entre el norte duranguense y el sur chihuahuense en un radio de 200 kilómetros.

Tramo carretero	Distancia	Tiempo aprox.	Altitud msnm	Entorno geográfico principal
Durango → Canatlán	~72 km	~50 min	1,890 → 1,920	Valles agrícolas de aluvión, relieve plano, óptima visibilidad.
Canatlán → Nuevo Ideal	~48 km	~40 min	1,920 → 1,960	Zonas de agricultura de riego, trazo regular, tráfico constante de carga.
Nuevo Ideal → Santiago Papasquiario	~76 km	~1 h	1,960 → 1,883	Zona de transición hacia la sierra, pavimento irregular, curvas cerradas.
Santiago Papasquiario → Tepehuanes	~101 km	~1 h 55 min	1,883 → 2,160	Entorno serrano escarpizado, sinuoso, intermitencia en la red celular.
Tepehuanes → Parral (Chih.)	~115 km	~1 h 30 min	2,160 → 1,680	Franja fronteriza interestatal, paisaje semidesértico y vegetación xerófila.

Población total del corredor en territorio duranguense:

Aproximadamente 126,000 habitantes. La densidad demográfica presenta un marcado gradiente decreciente de sur a norte: la demarcación sur concentra más del 60% de los pobladores en menos del 25% de la longitud total de la vía. El régimen climático evoluciona desde un templado semiseco en las planicies meridionales hasta condiciones semidesérticas extremas en el norte, con precipitaciones que descienden de 500 mm a menos de 350 mm anuales. Las oscilaciones térmicas son acusadas, registrando hasta 38°C en verano y heladas recurrentes por debajo de 0°C durante el ciclo invernal (diciembre a febrero).

DINÁMICA ECONÓMICA Y LOGÍSTICA

Este corredor funciona como una puerta de entrada y salida de mercancías entre el centro-norte del país y los mercados fronterizos septentrionales. Su posición geográfica le confiere un valor geopolítico estratégico, aunque severamente constreñido por las limitaciones de la infraestructura de transporte. Por esta vía circulan diariamente más de 4,500 vehículos, de los cuales un estimado del 28% corresponde a unidades de carga pesada. El flujo mercantil se subdivide en tres corrientes principales: el envío de bienes y servicios desde la capital hacia los municipios del norte; el tránsito de productos primarios e insumos mineros desde la sierra hacia el sur y los puertos del Pacífico; y el intercambio comercial fronterizo cotidiano entre Chihuahua y Durango.

La estructura económica se segmenta de manera regional por tramos:

- **Tramo sur (Durango – Nuevo Ideal):** Zona de agricultura intensiva de riego y temporal —enfocada en maíz, frijol, alfalfa, nogal y hortalizas— complementada por ganadería lechera y de engorda. Representa la cuenca agropecuaria más productiva del estado, caracterizada por un alto rendimiento, pero también por un consumo hídrico intensivo. El comercio al por menor y los servicios logísticos de transporte actúan como actividades complementarias de soporte. Canatlán y Nuevo Ideal operan como nodos de acopio y abastecimiento regional.
- **Tramo medio (Santiago Papasquiaro):** Funciona como el centro financiero, comercial y de servicios para toda la región serrana del noroeste duranguense. Su economía combina actividades agropecuarias, comercio minorista y servicios públicos básicos. Es el punto neurálgico de redistribución de insumos que ingresan o egresan de la sierra. No obstante, sus indicadores de bienestar social son desfavorables: cerca de la mitad de la población se encuentra en condiciones de pobreza y la informalidad laboral rebasa el 60%, con ausencia casi total de parques de manufactura industrial.
- **Tramo norte (Tepehuanes – Frontera con Chihuahua):** Dominado por la minería metálica y la explotación forestal maderable. Alberga importantes yacimientos de oro, plata, cobre y minerales industriales en fases de operación y exploración avanzada. La minería opera bajo esquemas corporativos a gran escala con inversión extranjera directa, pero procesa sus minerales fuera de la región, por lo que la derrama económica local es marginal. La ganadería extensiva y la agricultura de temporal de subsistencia complementan los ingresos familiares. Las comunidades indígenas tepehuanas habitan en los enclaves montañosos circundantes, poseyendo derechos territoriales legalmente reconocidos pero sujetos a procesos complejos de delimitación. El comercio informal de paso caracteriza la dinámica fronteriza.

Pese a su ubicación estratégica, el corredor no ha logrado consolidarse como un corredor logístico competitivo. La deficiencia en la infraestructura vial, la carencia de paradores y servicios de asistencia para el transporte pesado y la percepción de inseguridad disuaden el tránsito de mercancías de alto valor agregado. Los tiempos de recorrido superan en un 40% a los registrados en rutas alternas de similar distancia en otras regiones del norte del país.

RIESGOS CRÍTICOS

Infraestructura vial — Cuello de botella estructural e inseguridad geométrica.

La circulación terrestre depende por completo de un tramo carretero simple de dos carriles, totalmente desprovisto de alternativas de desvío. El segmento Santiago Papasquiaro–Tepehuanes está catalogado como uno de los tramos más peligrosos del estado debido a su alta sinuosidad, ausencia de acotamientos, falta de barreras de contención y deficiente señalización. Las maniobras de rebase son riesgosas y propician accidentes viales graves que provocan cierres totales de la circulación. El pavimento sufre un proceso de degradación crónica sin programas de mantenimiento preventivo oportuno. En la temporada estival, los deslaves y anegamientos interrumpen el tránsito durante horas; en el invierno, las heladas sobre la carpeta asfáltica en zonas elevadas reducen la velocidad operativa por debajo de los 20 km/h y disparan el riesgo de salidas de camino. La falta de un ferrocarril paralelo agrava la vulnerabilidad logística.

Inseguridad y control territorial irregular.

El corredor funciona como ruta de trasiego para sustancias ilícitas, armamento y contrabando entre el sur de Chihuahua y el centro de la República. La presencia institucional del Estado es sólida en el tramo sur, pero se debilita notablemente a partir de Santiago Papasquiaro, tornándose discontinua en la franja fronteriza. Se documentan de forma reiterada incidentes de robo de carga, asaltos a vehículos particulares, extorsiones a transportistas y bloqueos carreteros tácticos. La frontera interestatal es utilizada por células criminales que aprovechan los vacíos de jurisdicción institucional. No existe un control estatal absoluto del territorio, sino una presencia operativa de los grupos delictivos. Las comunidades alejadas de la vía federal reportan un abandono institucional crónico y elevados índices de inseguridad percibida. La coordinación interestatal entre las corporaciones de Durango y Chihuahua opera bajo un esquema limitado y estrictamente reactivo.

Estrangulamiento hídrico y sobreexplotación de acuíferos.

El tramo meridional depende críticamente de mantos acuíferos sobreexplotados para sostener la agricultura de riego comercial. Los pozos profundos registran abatimientos anuales en el nivel freático de hasta 2 metros. La ausencia de nuevos proyectos de infraestructura hidráulica o almacenamiento agrava el escenario. Los efectos del cambio climático, traducidos en menor pluviosidad y mayor evapotranspiración, deprimen los rendimientos agrícolas. En el norte del corredor, la disponibilidad de agua es sumamente precaria, compitiendo el consumo industrial minero con el abasto humano y pecuario. Existen conflictos latentes por el uso y apropiación del recurso entre ejidatarios, corporaciones mineras y autoridades, sin mecanismos institucionalizados de mediación. Las sequías prolongadas amenazan con colapsar los cultivos de temporal.

Economía primario-extractiva sin retención de valor agregado.

La matriz productiva del corredor descansa en la extracción intensiva de recursos naturales que son procesados fuera de la entidad. La minería extrae el mineral en bruto; la industria forestal comercializa madera sin transformación industrial avanzada; la agricultura exporta grano en estado primario. Este modelo genera exclusivamente empleos de baja calificación y una derrama económica exigua. La economía local es estacional, contrayéndose drásticamente fuera de los ciclos de cosecha y zafra ganadera. La informalidad laboral supera el 65% en los municipios del norte. La ausencia de inversiones en manufactura, tecnología o servicios especializados, sumada a la vulnerabilidad frente a la volatilidad de los precios internacionales de materias primas, mantiene a la región anclada en ciclos de estancamiento estructural.

Despoblación, asimetría demográfica y marginación social.

Se registra un proceso sostenido de contracción y envejecimiento demográfico de sur a norte. Los municipios septentrionales muestran saldos migratorios netos negativos, expulsando a la población joven hacia la capital del estado, ciudades fronterizas o hacia los Estados Unidos en busca de movilidad laboral. El promedio de escolaridad formal descende conforme se avanza hacia la frontera (en Tepehuanes se ubica por debajo de los 8 años). La cobertura de servicios de salud de alta especialización es deficiente, localizándose los hospitales generales a más de dos horas de trayecto desde las comunidades más apartadas. Las comunidades indígenas tepehuanas enfrentan condiciones de pobreza extrema y disputas territoriales irresueltas con empresas extractivas. La ausencia de conectividad digital en el tramo norte profundiza el aislamiento social y limita las oportunidades educativas y productivas.

ESCENARIOS A FUTURO

Escenario	Probabilidad	Descripción geopolítica y socioeconómica
Estancamiento con divergencia regional creciente	60%	Ante la falta de modernización carretera y de garantías de seguridad, el corredor pierde atractivo para la inversión logística. El tramo sur sobrevive gracias a su cercanía con la capital, mientras que el norte acelera su despoblación y su dependencia extractiva. La incidencia delictiva se expande gradualmente hacia el sur y la frontera se consolida como una zona de paso precarizada.
Degradación funcional y aislamiento regional	25%	Si la infraestructura vial colapsa por falta de mantenimiento y la inseguridad se intensifica, la totalidad del flujo de carga pesada se desvía permanentemente hacia rutas alternas en Chihuahua o Zacatecas. La economía local se contrae; la minería reduce operaciones por falta de agua e inseguridad. El corredor descende a la categoría de vía secundaria sin relevancia estratégica.
Modernización, integración y	15%	Se ejecuta un programa integral de modernización carretera (ampliación a cuatro carriles o

desarrollo fronterizo	rectificación de trazos críticos con barreras de seguridad); se instrumenta un mando policial interestatal coordinado entre Durango y Chihuahua; se instalan parques logísticos y de transformación industrial local; y se garantizan los derechos territoriales indígenas. El corredor emerge como una alternativa competitiva de comercio interregional. Requiere fuertes inversiones fiscales y voluntad política federal.
----------------------------------	---

RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

Para inversión y operación:

- **Delimitación de polígonos de menor exposición:** Concentrar las operaciones comerciales e inmobiliarias de activo fijo estrictamente en el tramo Durango–Nuevo Ideal, donde se cuenta con mejor infraestructura instalada, mayor densidad demográfica, menores índices de criminalidad y mayor disponibilidad hídrica. Descartar inversiones a largo plazo en el tramo norte sin una debida diligencia previa en materia de seguridad y abasto de agua.
- **Mitigación logística y gestión de riesgos en transporte:** Asumir tiempos de traslado extendidos y descartar la operación bajo esquemas logísticos *just-in-time*. Diversificar rutas de contingencia hacia el Corredor Pacífico o mediante el eje Torreón–Chihuahua. Incorporar de forma obligatoria presupuestos para pólizas de seguros de carga, sistemas de rastreo satelital y prohibir estrictamente el tránsito nocturno en el tramo Santiago Papasquiaro–Frontera.
- **Debida diligencia en el sector minero y forestal:** Verificar de manera fehaciente la existencia de títulos de concesión de agua vigentes y suficientes antes de comprometer capital. Realizar un cruce cartográfico y social de la propiedad con los territorios de comunidades indígenas y ejidos para prevenir conflictos por falta de consulta previa. Evaluar con rigor los riesgos de seguridad física en zonas alejadas de las cabeceras municipales.
- **Enfoque agropecuario resiliente:** Priorizar la reconversión hacia cultivos de bajo requerimiento hídrico y mayor valor de mercado. Considerar la agricultura de temporal como una actividad de alto riesgo financiero debido a la recurrencia de sequías. Fomentar esquemas de industrialización primaria local para retener valor y disminuir la exposición a la volatilidad de los precios internacionales de los granos.

Para estrategia legal:

- **Blindaje contractual ante dualidad interestatal:** Las operaciones mercantiles y de proveeduría que involucren el cruce hacia Chihuahua quedan sujetas a marcos legales asimétricos. Es imperativo estipular por escrito la legislación aplicable, los tribunales competentes y cláusulas de terminación anticipada ante modificaciones regulatorias o de seguridad en la zona limítrofe.
- **Auditoría estricta de tenencia de la tierra:** El tramo norte concentra una alta proporción de propiedad ejidal, comunal y tierras indígenas con procesos de regularización inconclusos. Toda adquisición inmobiliaria o de derechos debe

validarse directamente ante el Registro Agrario Nacional y las asambleas comunitarias para evitar la nulidad de pleno derecho de las transacciones.

- **Gestión legal de recursos hídricos:** Toda inversión con uso intensivo de agua debe integrar el título oficial de concesión expedido por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) junto con su constancia de vigencia. Incorporar cláusulas de liberación de responsabilidad por reducción de suministro decretada por la autoridad sin que ello configure incumplimiento contractual.
- **Cláusulas amplias de fuerza mayor:** Especificar expresamente como causales de fuerza mayor los cierres viales por derrumbes meteorológicos, bloqueos carreteros o actos de violencia, así como los racionamientos hídricos y las interrupciones prolongadas en los servicios básicos.

Para desarrollo institucional:

- **Programa prioritario de rehabilitación y modernización vial:** Considerar la infraestructura carretera como el activo regional más crítico y desatendido. Su intervención integral —dotándola de señalización moderna, barreras de contención, acotamientos y carriles de rebase— incrementaría el flujo comercial y reduciría la siniestralidad vial hasta en un 70%, representando el retorno de inversión pública más rentable para el norte del estado.
- **Mando policial coordinado Durango–Chihuahua:** Operar un esquema de seguridad pública interestatal unificado con patrullaje permanente, retenes fijos y sistemas de inteligencia compartida que neutralice los vacíos institucionales en la línea fronteriza.
- **Política estatal de gestión integral del agua:** Establecer límites técnicos obligatorios a la extracción en acuíferos sobreexplotados y reasignar volúmenes hacia usos de mayor productividad. Fomentar la tecnificación del riego agrícola y el reúso de aguas residuales para frenar el abatimiento freático sin sacrificar la producción primaria.
- **Incentivos para la industrialización y retención de valor local:** Establecer un marco regulatorio e incentivos fiscales que condicionen o graven la exportación de recursos naturales en bruto, promoviendo la instalación de plantas de beneficio mineral, aserraderos tecnificados y agroindustrias de transformación en el territorio duranguense para generar empleos estables y frenar la emigración.

CONCLUSIÓN

El Corredor Fronterizo Durango–Parral representa uno de los ejes de comunicación terrestre de mayor potencial estratégico para el norte de México, pero simultáneamente uno de los más postergados por la acción institucional. Enlaza el centro del país con la frontera y el sistema económico del norte, sin embargo, su infraestructura vial es precaria, su seguridad se encuentra comprometida y su economía opera bajo un modelo primario-extractivo que no arraiga la riqueza generada. Su gran ventaja —la ubicación geográfica— se ve neutralizada por graves rezagos de inversión y gobernanza.

No se trata de un corredor inviable, sino de un activo subutilizado. Si se moderniza su vialidad, se blindan las rutas frente a la criminalidad y se transita hacia una economía de transformación local, este corredor tiene la capacidad de consolidarse como el motor de desarrollo más dinámico del norte de Durango; de persistir en la inercia actual, continuará

operando como una mera vía de tránsito por donde fluyen recursos que no dejan desarrollo ni bienestar a su paso.

