



**MANOS A LA OBRA**

## CAMINOS PORFIRIANOS – SCOP

La historia de las comunicaciones en México registra el importante papel que desempeñaron los ferrocarriles durante el porfiriato para unir regiones distantes e impulsar la economía y el desarrollo del país. Basta saber que al inicio del dilatado gobierno del general Porfirio Díaz (1884) se tenían alrededor de cuatro mil km de vías férreas, y al final (1911) se contaba con 24,646 km de los cuales 19,806 km correspondían a vías federales y el resto 4,840 km a vías realizadas por los estados.<sup>1</sup>

En este marco, la construcción de nuevos caminos o carreteras no era una prioridad para el gobierno. Se destinaban pocos recursos, sobre todo, para la reparación, reconstrucción y conservación de los caminos ya establecidos o para la construcción de puentes que tenían el objetivo de librar algún obstáculo natural, tareas a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas creada en 1891. No obstante, se tuvo un ligero crecimiento en estas vías porque eran necesarias para trasladar los productos de las localidades a las estaciones de tren más cercanas para su comercialización, así como para el traslado de las personas involucradas.<sup>2</sup>

En los informes que el presidente Díaz rindió ante el Congreso de la Unión los temas relacionados con los ferrocarriles, el correo y el telégrafo superaban en renglones -por mucho- a lo informado respecto a los caminos. En los últimos informes presidenciales (1902-1911) se da cuenta de dos nuevos caminos o carreteras de gran importancia: Tula-Ciudad Victoria en el estado de Tamaulipas, e Iguala-Chilpancingo en el estado de Guerrero.

### **Tula-Ciudad Victoria**

Localizada al suroriente del estado de Tamaulipas, Ciudad Tula es la población más antigua fundada el 22 de julio de 1617. Durante el porfiriato se destacó por sus actividades agrícolas, comerciales e industriales como la producción de la fibra del ixtle obtenida de las plantas de lechuguilla, que daba empleo a tres mil personas de la región. Para su comercialización se requería de un camino que asegurara su fácil transportación hasta Ciudad Victoria, capital del estado, y de ahí tomar el tren hasta el puerto de Tampico donde la mercancía era embarcada con rumbo a Nueva York y el Havre (Francia).

Uno de los personajes oriundos de Ciudad Tula fue doña Carmen Romero de Rubio, nacida el 20 de enero de 1864, quien fuera la segunda esposa del general Porfirio Díaz; la influencia que tenía doña Carmen sobre Díaz fue sin duda uno de los motivos para la construcción de la carretera que uniría a Tula con Ciudad Victoria.

De acuerdo con los informes presidenciales<sup>3</sup> la carretera Tula-Ciudad Victoria había completado en 1902 la mayoría de los tramos que estaban en construcción en la Sierra Victoria (Sierra Madre Oriental) que hacían del camino una vía continua. Al año

siguiente esta carretera vio concluidos seis kilómetros de apertura en la montaña y su ampliación en 1.17 km más. Los trabajos de apertura de la Sierra Victoria fueron terminados en 1904; ese mismo año se concluyeron dos kilómetros de carretera a la altura de la Sierra de Palmillas y con ello faltaba solo un kilómetro para terminar el tramo que cruza la Sierra de Tula. Por otra parte, se dio fin al cañón de Palmillas y en el otro cañón denominado Monterredondo se alcanzó el kilómetro 73.

Las obras continuaron de forma constante, para 1905 se construyeron 4.5 kilómetros lineales de carretera con un ancho de seis metros, y toda la obra en el cañón de Monterredondo entre los poblados de Jamuave y Palmillas. En 1906 se realizaron 3.3 km más de seis metros de ancho. En el informe presidencial rendido el 16 de septiembre de 1906 se anunció: “La carretera de Tula a Ciudad Victoria quedó concluida, y se han principiado los trabajos en la (carretera) de Ciudad Victoria a Soto La Marina.”<sup>4</sup>

Soto La Marina era otra de las poblaciones del estado tamaulipeco que debía tener comunicación directa con Ciudad Victoria, dado su atraso social y económico. Al término del porfiriato esta carretera había alcanzado una longitud de 61.5 kilómetros.

### **Iguala-Chilpancingo**



El presidente Díaz a bordo de su automóvil, transportados ambos -junto con otras personas- sobre una panga para cruzar el río Mezcala en su camino a la inauguración de la carretera Iguala-Chilpancingo. Reproducción autorizada por el INAH.

La ciudad de Iguala, situada en el norte del estado de Guerrero, es un sitio importante dentro de la historia nacional. En la época virreinal fue lugar de paso obligado para las mercancías que arribaban anualmente al puerto de Acapulco traídas por el Galeón de Manila, en su recorrido a la Ciudad de México. Más tarde, en su plaza de Armas, y bajo el Plan de Iguala, se formó el Ejército Trigarante que consumaría la Independencia de México. En este lugar se originó la bandera nacional.

Chilpancingo es la capital del estado de Guerrero y también luce tintes históricos al ser el lugar donde José María Morelos y Pavón dio a conocer los *Sentimientos de la Nación*, texto político de gran importancia.

En los informes presidenciales de 1909 se da cuenta de la construcción de 52 kilómetros de terracería de la carretera Iguala-Chilpancingo que corresponden al tramo Iguala-Mezcala. Por su parte, el tramo Mezcala-Chilpancingo representó un avance de 30 kilómetros. En el informe del 16 de septiembre de 1910 se hace constar que: “Se terminó la construcción del camino de Iguala a Chilpancingo, el cual fue inaugurado el primero

de mayo último, y en el camino de Chilpancingo a Acapulco se han terminado ya siete kilómetros.” Esta vía que acercaba al centro del país con el puerto de Acapulco se inauguró con la presencia del general Porfirio Díaz. El tramo Iguala-Chilpancingo forma parte hoy de la carretera federal libre México-Acapulco.



Camiones de pasajeros de la línea Iguala-Chilpancingo, 1920. Reproducción autorizada por el INAH.

En enero de 1912 el gobierno de Francisco I. Madero creó la Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes con el fin de realizar estudios de los caminos y mejorar las carreteras ya construidas.

## REFERENCIAS

- <sup>1</sup> *México a través de los informes presidenciales*. T. 8. Secretaría de la Presidencia, México, 1976, p. 128.
- <sup>2</sup> *Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México*, pp. 276-281.
- <sup>3</sup> *México a través de los informes presidenciales*. T. 8. Secretaría de la Presidencia, México, 1976, pp. 100-113.
- <sup>4</sup> *México a través de los informes presidenciales*. T. 8. Secretaría de la Presidencia, México, 1976, p. 113.

## BIBLIOGRAFÍA

Roberto García Benavides. *Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México*. Dirección General de Comunicación Social de la SCT, México, 1988.