



MANOS A LA OBRA

LA COMISIÓN NACIONAL DE CAMINOS

Al término de la revolución armada, en los años veinte del siglo pasado, México necesitaba reconstruirse y entrar a una nueva etapa de desarrollo. Los gobiernos de los generales Álvaro Obregón (1920-24) y Plutarco Elías Calles (1924-28) enfrentaron entonces un gran reto en los aspectos económico, social, político y cultural. En el campo de la infraestructura el gobierno de Obregón atestiguó el surgimiento de la radio en 1921 y el rápido crecimiento de las estaciones difusoras.¹ Por su parte, Calles estableció la Ley de Comunicaciones Eléctricas (6 de mayo de 1926) para normar el uso del espacio aéreo del que se valían los primeros radiodifusores.

Plutarco Elías Calles emprendió obras públicas importantes para la nación: la construcción de varias presas, la comunicación telefónica con los Estados Unidos y la ciudad de Londres. Se le reconoce también su capacidad y visión para establecer instituciones fundamentales como el Banco de México, la Comisión Nacional de Irrigación, la Dirección de Pensiones Civiles de Retiro, el Banco Nacional de Crédito Agrícola y Ejidal y desde luego la Comisión Nacional de Caminos² a través de la cual los mexicanos comenzarían a tener una mejor comunicación al construirse las primeras grandes carreteras troncales del país.

COMISIÓN NACIONAL DE CAMINOS

Para lograr un sólido crecimiento económico, fortalecer vínculos políticos y administrativos con la provincia y coadyuvar al bienestar social de los mexicanos, el presidente Calles estableció una política vial consistente en la construcción de una red de caminos modernos; se respondía así a la revolución que trajo el automóvil, invento destinado para el transporte de carga y de pasajeros. Se pretendía con ello comunicar por carretera a la ciudad capital con las principales ciudades de provincia, puertos, aduanas y fronteras.³ Para conseguir fondos, se estableció un impuesto de tres centavos por litro de gasolina vendido.

Bajo estas premisas se creó en 1925 la Comisión Nacional de Caminos como un organismo público descentralizado, cuya función principal sería el estudio, la construcción y la conservación de los caminos nacionales. En su organigrama contaba con los departamentos de proyectos, construcción, cooperación, puentes, conservación y contabilidad.⁴

La Comisión Nacional de Caminos comenzó a fortalecerse cuando el 31 de agosto de 1925 Calles expidió el Reglamento que dictaba con precisión sus tareas, y al año siguiente el 22 de abril emitió la Ley de Caminos y Puentes quedando así asegurada la construcción y conservación de caminos en el país. Los fondos generados por el impuesto a la gasolina le fueron otorgados a la Comisión para su administración y aplicación en los proyectos carreteros.

Una de sus primeras acciones fue contratar a la firma estadounidense Byrne Brothers Construction Co., para realizar las carreteras México-Puebla, México-Toluca y México Cuernavaca. A fines de 1926 se le rescindió el contrato -por causas aún desconocidas- y se tuvo que echar mano del personal técnico propio. Para ello, la Comisión creó el Departamento de Ingeniería y los nuevos caminos comenzaron a sumar kilómetros alcanzando en 1929 un total de 940 kilómetros de extensión, 245 km más de lo construido en el porfiriato (695 km).⁵



Ing. Francisco de Jesús Díaz Leal, presidente de la Comisión Nacional de Caminos en 1931. Libro: Los Caminos de México. SCOP.

En 1931 presidía la Comisión el Ing. Francisco de Jesús Díaz Leal, abuelo paterno del Ing. Jorge Arganis Díaz Leal actual secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Ese año la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, encabezada por el general Juan Andrew Almazán, patrocinó y difundió un pequeño libro⁶ concerniente a la Comisión y a sus primeras grandes obras carreteras de las cuales ofrecemos un breve resumen.

CAMINO MÉXICO-NUEVO LAREDO

En 1931 era el camino en construcción más importante de México (1,228 kilómetros de extensión) pues uniría a la capital de la República con la frontera ciudad de Nuevo Laredo -la aduana con mayor movimiento comercial- situada en el estado de Tamaulipas. A su paso, conectaba con importantes sitios del estado de Hidalgo como su capital, la ciudad de Pachuca; Actopan y su magnífico convento; Ixmiquilpan, centro agrícola regional. Al entrar en el estado de San Luis Potosí tocaba su parte más atractiva: la huasteca potosina, caracterizada por sus ríos, cascadas y abismos naturales; además, cruzaba las poblaciones importantes de Tamazunchale y Valles.

Este camino tocaba Ciudad Mante, cuyo desarrollo industrial azucarero destacaba entonces; y Ciudad Victoria -la capital- de gran riqueza agrícola en el estado de Tamaulipas. En su recorrido por el estado de Nuevo León, las poblaciones agrícolas de Linares (hoy Pueblo Mágico) y Montemorelos (productora de naranja); y su capital Monterrey -el mayor centro industrial de México- se enlazaban a esta carretera. En una nueva incursión por el estado de Tamaulipas este camino terminaba su recorrido en la ciudad de Nuevo Laredo.

La carretera México-Nuevo Laredo se inauguró el 1 de julio de 1936 y para la Comisión Nacional de Caminos representó la culminación de un gran proyecto que reportaría enormes beneficios al país pues “une regiones de grandes riquezas naturales que serán fuente de prosperidad y aumentarán el intercambio comercial, tanto nacional como internacional, e intensificará el turismo.”⁷

CAMINO MÉXICO-SUCHIATE

Esta carretera estaba en proceso de construcción a principio de los años treinta. Su recorrido de 1435 km va de la Ciudad de México hasta la población de Suchiate, Chiapas en la frontera con Guatemala. Al tomar rumbo al este atravesaba parte del estado de México, en la población de Santa Bárbara se desprende un ramal que lleva a Chalco, Amecameca y Ozumba sitios de gran riqueza cultural hasta llegar a la ciudad de Cuautla famosa por sus balnearios y acontecimientos históricos.



Tramo de la carretera México-Suchiate entre las ciudades de México y Puebla en el kilómetro 43. Libro: Los Caminos de México. SCOP.

Este camino llegaba a Llano Grande (km 55), el punto más alto de la serranía, a partir del cual descendía hacia el valle de Puebla atestiguado por hermosos paisajes y nutridos bosques enmarcados por la belleza de los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl. San Martín Texmelucan, Huejotzingo y su maravilloso convento, Cholula con sus numerosos templos, y la señorial ciudad de Puebla con su vasta riqueza arquitectónica, gastronómica y cultural saludaban a este camino que haría posible disfrutar todas estas maravillas poblanas.

Al entrar al estado de Oaxaca esta carretera iba enlazando diversas ciudades como Huajuapán de León, centro regional de los Mixtecos; y desde luego la ciudad capital Oaxaca y su trazo en forma de tablero de ajedrez que data del siglo XVI. En este punto terminaba el camino, pero ya se tenía el reconocimiento de la ruta a seguir por el estado de Chiapas en su último trayecto: Cintalapa, Ocozocoautla, Tuxtla Gutiérrez -la capital-, San Cristóbal de las Casas y Suchiate se encontraban en la mira final.

CAMINO PUEBLA-VERACRUZ

La Comisión Nacional de Caminos consideraba a esta vía de gran importancia, tanto económica como turística, dada la riqueza agrícola e industrial de las poblaciones que conectaba, como Orizaba y su planta hidroeléctrica de Tuxpango capaz de suministrar energía a varias zonas de la región; Córdoba, lugar de cafetales y productor de una variada gama de frutas; y Veracruz, el puerto marítimo más importante de México y cuna del primer Ayuntamiento establecido en 1519. Los variados paisajes que asomaban en su recorrido también eran parte relevante de sus características.

En 1931 los trabajos de esta carretera aún no estaban terminados, sin embargo, se aseguraba tener concluidas las terracerías de la ruta definitiva de Santa Rosa a Córdoba, y la localización del camino entre Córdoba y Veracruz.

CAMINO MÉXICO-ACAPULCO



Camino México-Acapulco en el kilómetro 340 a solo seis kilómetros de pasar por la población de Acahuizotla, Guerrero. Libro: Los Caminos de México. SCOP.

La ruta de esta carretera de 458 km de extensión reemplazó al antiguo camino utilizado en tiempos del virreinato para transportar las numerosas y variadas mercancías que descargaba la Nao de China en el puerto de Acapulco. Partía de la capital del país con rumbo al sur y cruzaba los bosques de la sierra que divide a los valles de México y Cuernavaca. Su primera conexión era Cuernavaca la llamada “ciudad de la eterna primavera” por la bondad de su clima, reconocida también como un sitio clásico de descanso y recreación.

El camino, al entrar al estado de Guerrero, recorría 327 kilómetros acompañado de agrestes serranías y poblados muy antiguos como Taxco, antiguo Real de Minas con su extraordinaria parroquia de Santa Prisca; Iguala, cuna del famoso plan que terminó con la lucha de independencia de México; y Chilpancingo, sede del primer Congreso de la República. Acapulco y su hermosa bahía, uno de los sitios turísticos más importantes de Latinoamérica, era el destino final de esta carretera.

Como bien lo reconocía la Comisión, esta carretera fue abierta al público el 11 de noviembre de 1927 sin embargo cuatro años después continuaban mejorando cada vez más sus diversos tramos y librando obstáculos surgidos en su trayecto.

CAMINO MÉXICO-GUADALAJARA

El poniente del país fue favorecido al construir esta carretera desarrollada con una extensión de 657 km que une a la Ciudad de México con la de Guadalajara, la “perla de Occidente” y segunda capital en importancia del país. Atravesaba los estados de México, Michoacán y Jalisco tocando sitios relevantes y paisajes naturales diversos. Después de acercarse en su trayecto al Desierto de los Leones y su convento del siglo XVII, este camino se adentraba en el Estado de México y llegaba a la población y lago de Lerma, y después a Toluca de Lerdo, la capital del estado, con su enorme montaña Citlaltépetl mejor conocida como el nevado de Toluca.

Al entrar al estado de Michoacán este camino se conducía por espesos bosques y quebradas serranas desde Zitácuaro hasta Morelia, histórica capital del estado con su imponente catedral y relevante acueducto. El siguiente punto era Zacapu, notable centro agrícola; en su ruta hacia Chilchota unía otros diez sitios que conformaban la Cañada de los Once Pueblos donde se resguardaban 11 comunidades que se dedicaban a la agricultura y al diseño de hermosos sarapes.

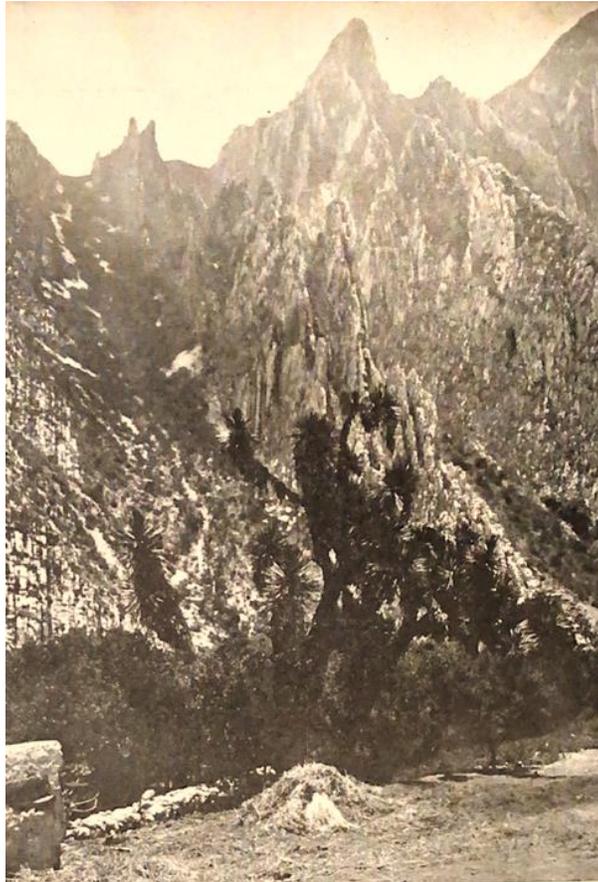
El camino unía a dos sitios michoacanos más: la ciudad de Zamora con Jacona el centro agrícola más importante del estado. Al adentrarse en Jalisco tenía que bordear el lago de Chapala para llegar primero a la población de Tizapán, cruzando una zona agrícola, y a Jocotepec después. Enseguida se enfilaba hasta alcanzar la capital tapatía del estado de Jalisco, la señorial Guadalajara. En 1931 el único tramo terminado y asfaltado de esta carretera era el de México-Toluca; los demás eran caminos antiguos o provisionales ubicados sobre el trazo definitivo que al paso del tiempo fue completado.

CAMINO MATAMOROS-MAZATLÁN

Calificada por la Comisión Nacional de Caminos como una “necesidad imperiosa de unir el Golfo de México con el Océano Pacífico”, la carretera Matamoros-Mazatlán de 1,277 km de extensión contribuyó de manera definitiva al desarrollo comercial e industrial de México. El camino comenzó en la aduana de Matamoros frontera con los Estados Unidos, bordeaba el río Bravo para llegar a Reynosa y después se dirigía hacia las poblaciones de General Bravo y Cadereyta -en el estado de Nuevo León- alcanzando así a la siempre pujante ciudad de Monterrey. Pasando la afamada “Cuesta de los Muertos” atravesaba una zona minera para llegar a Saltillo, capital del estado de Coahuila.

El camino continuaba hacia el poniente, aprovechando las terracerías del Ferrocarril Internacional -ubicadas en el tramo de Hipólito a San Pedro de las Colonias-, llegando a la rica zona algodonera de La Laguna en cuyo centro se ubicaba la ciudad de Torreón con su trazo de calles rectas y anchas avenidas. Al incursionar en el estado de Durango, esta carretera unió a Torreón con su vecina inmediata Ciudad Lerdo, dotada de huertos y sembradíos, y siguió su recorrido rumbo a Durango -capital- con su hermosa catedral.

Este camino, en su trayecto al estado de Sinaloa, empezaba -a partir de la población de El Salto- un descenso obligado de alrededor de 2,800 metros en una longitud de 200 km a través de la Sierra Madre Occidental, llegando así al puerto de Mazatlán uno de los más importantes de la costa del Pacífico. Las terracerías y revestimientos de algunos de los tramos de esta vía se habían terminado prácticamente en 1931, otros se encontraban en construcción. La ruta final Durango-Mazatlán solo estaba reconocida en sus primeros 50 km localizados cerca de El Salto.



Cañón de Santa Catarina, a un lado de la carretera Matamoros-Mazatlán. Libro: Los Caminos de México. SCOP.

RED CARRETERA NACIONAL

La Comisión Nacional de Caminos se integró a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 28 de abril de 1932 -mediante acuerdo presidencial- con el nombre de Dirección Nacional de Caminos. Tuvo como propósito colaborar con los estados y municipios en la planeación y construcción de caminos estatales o interestatales. Entonces se creó una forma bipartita de participación entre el gobierno federal y estatal aportando cada uno el 50% del costo de la obra carretera, que funcionó como tal hasta 1959.⁸

La política carretera del presidente Calles rindió frutos al crearse una red básica de carreteras troncales en un principio, complementadas tiempo después por carreteras secundarias que en conjunto facilitaron el traslado de personas, materia prima y artículos varios que permitieron desarrollar el comercio y el turismo en todo el país.

Hoy en día, la Red Carretera Nacional cuenta con poco más de 400 mil kilómetros de extensión. A través de ella los mexicanos nos conectamos con muchos lugares, nos integramos al desarrollo de nuestro país y nos acercamos a los distintos servicios básicos como la salud, la educación y la cultura.

REFERENCIAS

- ¹ Doralicia Carmona Dávila. Álvaro Obregón Salido. Memoria Política de México en: <https://www.memoriapoliticademexico.org/Biografias/OSA80.html> consultada el 22 de agosto de 2022.
- ² Doralicia Carmona Dávila. Plutarco Elías Calles. Memoria Política de México en: <https://www.memoriapoliticademexico.org/Biografias/ECP77.html> consultada el 22 de agosto de 2022.
- ³ Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefndmkaj/http://www.amivtac.org/spanelWeb/file-manager/Biblioteca_Amivtac/Libros-AMIVTAC/evolucion-historica/Evolucion-historica-de-los-caminos-rurales-y-alimentadores-en-Mexico.pdf pp. 26-28 consultada el 28 de agosto de 2022.
- ⁴ Antecedentes de la Reconstrucción y Conservación de Carreteras en: <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/> consultada el 25 de agosto de 2022.
- ⁵ Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México, Op. cit., pp. 27, 28.
- ⁶ *Los caminos de México*, SCOP, México, agosto de 1931.
- ⁷ *Los caminos de México*. SCOP, México, 1931, p. 34.
- ⁸ Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México, Op. cit., p. 28.