



## MANOS A LA OBRA

# EL CAMINO HACIA LA INTEGRACIÓN DE MÉXICO

**E**l Programa de Pavimentación de Caminos a Cabeceras Municipales del gobierno federal que arrancó en la Sierra Norte del estado de Oaxaca, a finales de diciembre de 2018, evoca los viejos esquemas de cooperación que se emplearon en la construcción de carreteras en México, pero también enuncia una forma distinta de colaboración entre el Estado y, en este caso, las comunidades y pueblos originarios de nuestro país.

Desde que el gobierno de Plutarco Elías Calles expidió la Ley de Caminos y Puentes (1926) estaba previsto el régimen cooperativo. No obstante, a partir de 1934, los caminos se dividieron en nacionales y locales, es decir, la construcción de los primeros correría a cargo del gobierno federal, mientras que los segundos recaían en los gobiernos estatales. Esto último fue denominado “construcción de caminos en cooperación con los Estados”, cuyos recursos se obtuvieron de la aportación de las entidades federativas –la cual obtenían por el cobro del Impuesto de la Gasolina– y, en la misma proporción, del gobierno de la República. La operación de este programa de fórmula bipartita recayó en las Juntas Locales de Caminos, integradas por las autoridades locales o representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), y se incluyó la voz de las Cámaras de Comercio, Industria o Agricultura y de las empresas de autotransportes. Dicha instancia, conocedora de las necesidades de su población, se encargó de diseñar y proponer los caminos, además de construirlos con la anuencia del ejecutivo y la ayuda técnica de la Dirección Nacional de Caminos, así como conservarlos mientras no fueran pavimentados.

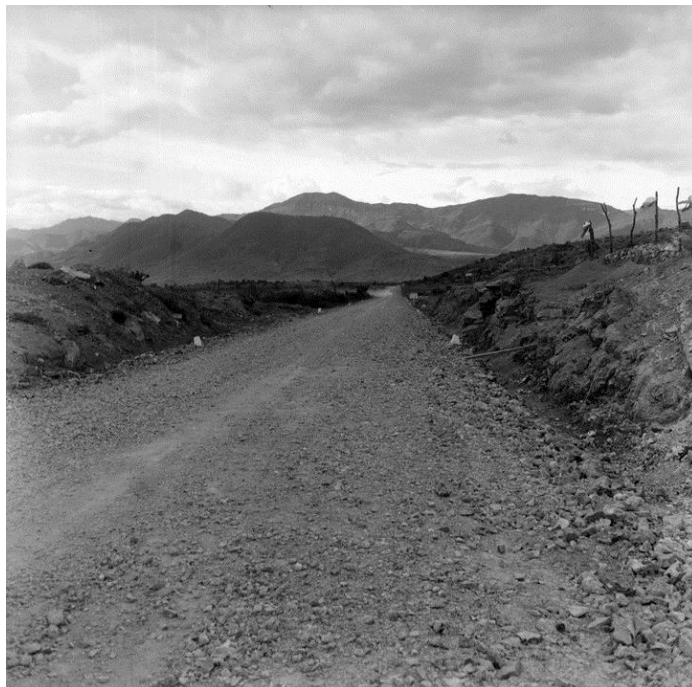


El presidente Adolfo López Mateos en la inauguración del camino vecinal Tlacolula-Díaz Ordaz, 1961. Reproducción Autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

A falta de una red de caminos consolidada, en los hechos se antepuso la construcción de las carreteras nacionales sobre las locales. Aún a finales de la década de los cuarenta, numerosos poblados se encontraban completamente incomunicados entre sí, lo cual impedía la consolidación de un mercado interno, no se había cumplido la promesa de la integración nacional y, como justificó el gobierno de Miguel Alemán, relegaba a sus habitantes de ser partícipes de “los frutos de la civilización”. Las autoridades reconocieron que no contaban con recursos suficientes para completar la red de caminos vecinales, por lo que diseñó una fórmula tripartita en la que se integró a ciudadanos y municipios que deseaban contribuir con trabajo o cubriendo el costo de las obras con aportaciones. Este ímpetu fue estimulado con la creación del Comité Nacional de Caminos Vecinales, organizado por la SCOP a través del Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales. A dicho esfuerzo se sumaron las plantas armadoras de automóviles y caminos, las fábricas de llantas y otros sectores industriales, los cuales fundaron la Asociación Mexicana de Caminos y negociaron con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público un acuerdo para que 20% de los impuestos

## EL MIRADOR

especiales sobre la venta de automóviles se destinara al fomento y construcción de caminos vecinales, además de las aportaciones estatales, municipales y de particulares. Siguiendo el tono del proyecto económico alemanista, se priorizó la comunicación de regiones aisladas con los centros de producción, distribución y consumo a través de las vías troncales. Hacia 1956, además de los caminos locales, se integró como parte de las tareas del Comité la construcción y mejoramiento de puentes, aeropistas y telecomunicaciones vecinales.



Panorámica del camino vecinal Tlacolula-Díaz Ordaz en el estado de Oaxaca, 1961. Reproducción Autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

A lo largo de los años sesenta, los caminos vecinales evolucionaron a caminos alimentadores de red de carreteras troncales y se agregó al esquema de financiamiento los impuestos por fabricación de llantas, así como los de vehículos que consumían diésel y gas licuado. En 1967 desapareció la Comisión y, en su lugar, comenzó a promoverse la construcción de caminos rurales de acceso para comunicar a localidades que contaban entre 500 y 2500 habitantes, los cuales continuaban sin integrarse a la nación y cuyo origen puede resultar más parecido al Programa de Pavimentación de la actual administración.

### REFERENCIAS:

- 
- Diario Oficial de la Federación*, 8 de mayo de 1934.  
*Diario Oficial de la Federación*, 4 de agosto de 1937.  
*Diario Oficial de la Federación*, 24 de junio de 1947.  
*Diario Oficial de la Federación*, 12 de octubre de 1949.  
*Diario Oficial de la Federación*, 13 de noviembre de 1956.  
*Diario Oficial de la Federación*, 1 de julio de 1960.  
Secretaría de Obras Públicas. *Memoria de Labores, 1964-1970*.