



MANOS A LA OBRA

LA CARRETERA MÉXICO-NUEVO LAREDO

La Comisión Nacional de Caminos (CNC), creada en 1925 por Plutarco Elías Calles para desarrollar un sistema federal de carreteras, comenzó su ambicioso proyecto con la construcción de la carretera México-Nuevo Laredo, primera vía y eje internacional en el país. El reto no fue sencillo, pues se carecía de experiencia en esa área para dirigir la proeza de trazar, construir y conectar 1234 kilómetros que iban desde la capital de la República hasta el puente internacional de Nuevo Laredo, Tamaulipas.

Aunque los puntos de partida y destino estaban claros, una de las primeras decisiones que tomó la CNC fue explorar durante un año las potenciales rutas, en función de la mayor utilidad y la menor inversión posible, tomando en cuenta las líneas ferroviarias que existían. Al mismo tiempo, se autorizó la construcción de los dos extremos del camino, de la Ciudad de México a Pachuca, Hidalgo, así como de Nuevo Laredo a la ciudad de Monterrey, Nuevo León. Finalmente, en 1927 se decidió que la ruta carretera continuaría por el estado de Hidalgo, San Luis Potosí, Tamaulipas y Nuevo León, atravesando la sierra hidalguense y la huasteca potosina, con montañas pronunciadas, lluvias abundantes y climas con temperaturas altas.

Así, tanto la extensión de la ruta, aunado a las condiciones climáticas y geográficas de las entidades mencionadas, requirió un esfuerzo económico importante por parte del Estado Mexicano. Desde 1926, los informes y reportes técnicos de la CNC y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) subrayaban el tema del financiamiento para su construcción, la evolución de los trabajos y su mantenimiento. Una manera de resolver esas dificultades fue aprovechar los impuestos al consumo de gasolina y tabacos labrados, así como otorgar contratos a empresas particulares para ejecutar las obras, además del presupuesto federal asignado para el ramo de comunicaciones.

EL MIRADOR SCT



Complicada geografía enfrentó el trazo de la carretera México-Laredo. Reproducción autorizada por el INAH.

Hasta antes de 1927, se utilizaron los caminos antiguos y comenzaron a construirse los tramos más sencillos, donde la planicie predominaba. Una vez que esta etapa concluyó con la inauguración de la carretera México-Pachuca en 1926, arrancaron las obras de construcción en zonas de complicada geografía. Entre 1927 y 1929, se realizaron caminos provisionales, con el fin de abrirlos lo más pronto posible, meta que se alcanzó en 1931 cuando se autorizó transitar por éstos. Sin embargo, buena parte eran de terracería y, en algunos casos, no eran los definitivos, pues debieron ampliarse tramos, corregirse errores en el trazo, o revestir de manera provisional los que eran intransitables en tiempos de lluvia.

En 1932, la Dirección Nacional de Caminos (DNC, antes CNC) rescindió los contratos de aquellas compañías constructoras que no habían cumplido con los plazos establecidos y contrató a destajo a particulares para que finalizaran la construcción de tramos pendientes. También la DNC se hizo cargo del mejoramiento y conservación de ciertos caminos, así como de la construcción de algunos puentes.

EL MIRADOR SCT



El vicepresidente norteamericano, John N. Garner, Josephus Daniel, embajador de Estados Unidos en México, y otros funcionarios en el momento de inaugurar la carretera México-Laredo. Reproducción autorizada por el INAH.

El 1 de julio de 1936 se inauguró la carretera en el puente internacional entre la ciudad estadounidense y la mexicana, Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas. Entre los asistentes se encontraba el vicepresidente norteamericano, John N. Garner, quien con otros diplomáticos –como el embajador Josephus Daniels– recorrieron México por cinco días y atendieron las invitaciones de los gobernadores de Nuevo León, Tamaulipas e Hidalgo. Por su parte, el presidente Lázaro Cárdenas desde Palacio Nacional dio la bienvenida a dicha comitiva con un mensaje radiofónico y, a su llegada a la Ciudad de México, organizó un banquete en su honor en el Castillo de Chapultepec.

Además de atraer turismo estadounidense a nuestro país y permitir intercambios comerciales, la importancia de la Carretera México-Nuevo Laredo radica en que permitió desarrollar otras rutas que se enlazaban con ésta, como las carreteras México-Acapulco, México-Veracruz, México-Guadalajara y la interoceánica Matamoros-Mazatlán. Si bien hoy en día existen autopistas y otras alternativas para llegar a la frontera con Estados Unidos, la México-Nuevo Laredo fue el primer paso que conectó a nuestro país.

REFERENCIAS:

-Gruel Sánchez, Víctor Manuel. "La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos". *Estudios fronterizos*, 18(36), 126-150, 2017. <https://dx.doi.org/10.21670/ref.2017.36.a06>

-Mijares Lara, Marcela. "Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: Negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)". México, El Colegio de México, 2015.

-Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Camino México-N. Laredo. México, Dirección Nacional de Caminos, 1936.