



## MANOS A LA OBRA

# LA RECONSTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE

**E**l mal estado de conservación que caracterizó a los caminos reales durante la colonia, se agravó con la guerra de Independencia. Entre 1811 y 1815, la estrategia militar de los insurgentes centrada en la destrucción de los caminos para dificultar el arribo de las tropas realistas, entorpeció la comunicación entre la capital virreinal y los puertos de Veracruz y Acapulco. En consecuencia, se interrumpió el cobro de impuestos, el tráfico comercial y la correspondencia al interior de la Nueva España, aunado a las afectaciones del comercio con la metrópoli.

Semanas después de la consumación de la Independencia, el 8 de noviembre de 1821, la regencia del Imperio Mexicano creó la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores, la cual, además de tratar asuntos de carácter diplomático, se le encomendó “la dirección general de correos, composición de caminos, calzadas, puentes y demás (sic)”.<sup>1</sup> La rehabilitación de la red de caminos heredada de la colonia tenía como objetivo reavivar la comunicación y, eventualmente, facilitar el comercio exterior como una fuente de ingresos para el nuevo Estado. Sin embargo, la falta de recursos económicos para su reparación, aunado al cambio de régimen de Imperio a República, complicaron dicha misión.

En su lugar, la primera República Federal se concentró en habilitar nuevos puertos, como Huatulco, Coatzacoalcos, Manzanillo o Tuxpan, y delegó las reparaciones de caminos al ámbito privado. En octubre de 1826, durante el gobierno de Guadalupe Victoria, el Congreso de la Unión autorizó al ejecutivo para que concesionara la reconstrucción o apertura de nuevos caminos a particulares que ofrecieran la mejor tasa de interés, permitiéndoles el cobro de peaje a los vehículos que transitaran por éstos.<sup>2</sup> Entre 1827 y 1828 se publicaron nuevos decretos en el mismo sentido, pero no tuvieron eco entre empresarios e

## EL MIRADOR SCT

inversionistas, quienes no arriesgaron sus capitales a pesar de que el mismo sistema había sido empleado durante la época colonial.



Nuevos caminos fueron establecidos por particulares para explotar mejor el sector minero en la primera mitad del siglo XIX. Reproducción autorizada por el INAH.

A la par de dicha medida, se estableció una Junta de Peaje que sustituyó al Consulado de México. Esta se ocuparía de cobrar y administrar las cuotas derivadas del tránsito por el camino de México al puerto de Veracruz, así como de la conservación o recomposición de la carretera de manera permanente.<sup>3</sup> Como resultado de la inestabilidad política y la crisis hacendaria, dicha medida tampoco incentivó a los capitales extranjeros para que invirtieran en la reparación y construcción de caminos.

Resulta paradójico que por su cuenta, las compañías mineras británicas que se establecieron en el país rehabilitaron algunos de los tramos carreteros para introducir maquinaria y equipos modernos con el fin de explotar ese sector. En ocasiones, incluso construyeron nuevas rutas para facilitar el acceso a las minas, lo cual requirió del esfuerzo de hombres y bestias que frecuentemente sufrían accidentes mortales durante la obra, además de las averías de las carretas que conducían los materiales traídos desde Londres.

De esta forma, ante la debilidad del incipiente Estado mexicano y la ausencia de una política clara para la construcción de caminos, el gobierno federal no tuvo otra alternativa que dar en concesión el mantenimiento de los ya existentes y la habilitación de nuevas

rtas. Por ello, a partir de 1833, la compañía de diligencias del empresario y agiotista Manuel Escandón se haría cargo de esa tarea pendiente.

### REFERENCIAS:

---

<sup>1</sup> Dublán y Lozano, Legislación mexicana..., L.I, p. 553.

<sup>2</sup> Ibid., pp. 800-801.

<sup>3</sup> Dublán y Lozano, op. cit., L.2., p. 17.

### BIBLIOGRAFÍA:

---

Ortiz Hernán, Sergio. Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Fondo de Cultura Económica, 1994.

Manuel Dublán y José María Lozano. Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano. México, Dublán y Lozano hijos, 1876.

Súarez Clara Elena "De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz 1759-1835." Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad, El Colegio de Michoacán, A.C, XXII (85), 2001, <http://redalyc.org/articulo.oa?id=13708509>, [Fecha de consulta: 20 de julio de 2019].