



**MANOS A LA OBRA**

## LOS CAMINOS EN MÉXICO. UN RECORRIDO HISTÓRICO

En México, los principales caminos datan de la época prehispánica, particularmente, las rutas camineras abiertas por las civilizaciones maya y azteca, cuya tradición, conocimientos y técnica de construir caminos a mano, persistió entre los pueblos originarios a lo largo de los siglos de la Colonia.

El “modo español” de intercambio comercial y de orientación de la economía en el siglo XVI, requirió de una red de caminos que, además de ceñirse a la expansión económica, también lo hiciera a las condiciones geográficas existentes en los territorios de ultramar.

A medida que avanzó el proceso de colonización, las rutas precortesianas sufrieron modificaciones debido a la necesidad de hacer más y mejores caminos, pues los habitantes de las Indias, al usarlos preferentemente para el tránsito de bestias de carga y tiro, no contemplaron pendientes ni curvas, aspectos que los españoles sí consideraron al construir las vías por donde debían pasar animales con carga y las carretas.

De esta forma, durante el primer siglo colonial, la apertura de caminos estuvo dominada por un trazado que tenía su origen en la ciudad de México y se desplazaba de norte a sur y, de este a oeste. Por ello, hacia el norte se abrió el Camino Real con el fin de desarrollar la minería y la ganadería, mientras que hacia el sur, -pasando por Oaxaca-, se abrió el camino rumbo al puerto de Huatulco y el Istmo de Tehuantepec. En dirección al oeste, el camino principal pasó por Cuernavaca para culminar en Acapulco.

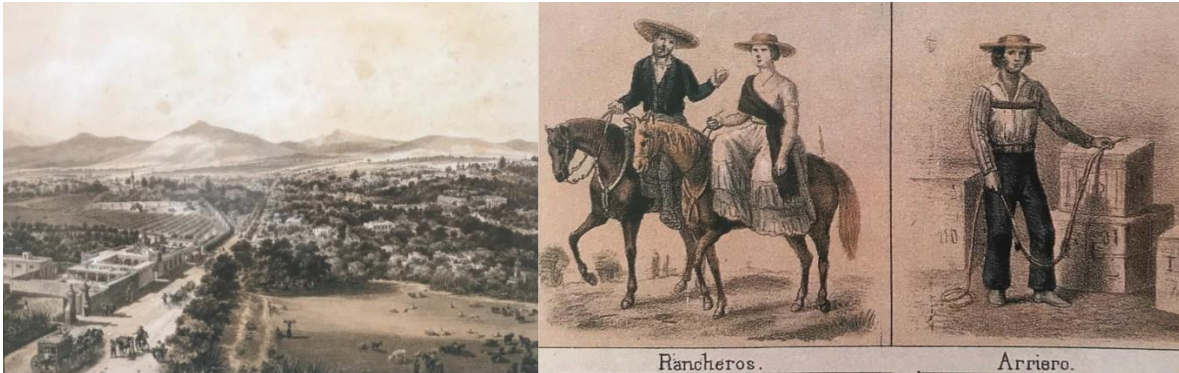
Por su parte, las rutas que cubrían el Este, fueron las más importantes durante del virreinato, pues era prioritario tener vías de acceso a Veracruz por ser la puerta de entrada y salida del Nuevo Mundo. De hecho, los caminos considerados más importantes en la época, fueron los que comunicaban a la ciudad de México con el puerto veracruzano gracias a que éste, era el único punto de conexión con Europa.

### **Los caminos en el México Independiente y el Republicano**

El desarrollo de los caminos durante el México independiente se mantuvo en constante ascenso hasta la Reforma, momento en el que los caminos nacionales fueron vistos como la materialización del progreso y la bonanza a las que el país aspiraba. Dicha concepción, imperó hasta el término del siglo XIX, cuando en el marco del Porfiriato, la construcción y reparación de caminos experimentó un auge ligado al desarrollo ferroviario y portuario.

Es importante mencionar que los caminos troncales trazados entre 1867 (triumfo de la República) y 1876 (publicación del Plan de Tuxtepec con el que Porfirio Díaz desconoció al gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada y llamó a tomar las armas), tuvieron como

rasgos esenciales su extensión y tramos, pues casi todo ellos, nacían o convergían en la ciudad de México. Por ello, los caminos prácticamente, salían del ombligo de la nación, con dirección a la mayoría de las capitales de los estados, a seis puertos ubicados en el Pacífico, a cuatro en el Golfo y a tres puntos fronterizos con los Estados Unidos. Esto, naturalmente, propició que la zona del altiplano detentara la mejor comunicación e integración de caminos, en tanto que el sureste, quedó casi aislado.



El uso intensivo de los caminos propició que por ellos circularan todo tipo de personajes y oficianes, desde rancheros y arrieros, hasta comerciantes y viajeros, cuyos desplazamientos vigorizaban el intercambio económico y social. Fotos recuperadas del libro: México 200 años.

Aunque los caminos hechos en los años de la República Restaurada fueron precarios, - pues no se contaba con los medios para construir vías duraderas-, es un hecho que los usuarios tampoco hacían mucho por cuidarlas o conservarlas. Con todo y sus condiciones, la red de vías terrestres permitió conectar los centros de producción, estimular las actividades comerciales y vincular la vida social, cultural y política de los diferentes pueblos y regiones.

### **1891, nueva etapa de los caminos nacionales**

Por lo que respecta, a la red de caminos durante el cambio del siglo XIX al XX, ésta creció gracias al financiamiento de recursos públicos aportados por el gobierno federal, así como por los estados donde pasaban las diferentes rutas.

Por eso, lo común en la construcción de caminos fue crear sociedades con fondos entregados por los municipios que empleaban mano de obra local, al tiempo que para conservarlos, usaban mano de obra gratuita. Este servicio dado por las autoridades y camineros de los respectivos municipios, era compensado por el gobierno mediante la exención del servicio militar para los varones en el ejército federal y en las guardias de seguridad de los distintos estados.

Como puede deducirse, la participación municipal se volvió fundamental para la conservación del buen estado de la red de caminos en el territorio nacional. Además de que la antigua tradición y conocimientos acumulados por siglos de las civilizaciones maya y azteca, principalmente, sirvió para reparar baches, reforzar terrenos blandos, empedrar cuestas para evitar que la tracción de los animales de carga desgastaran el camino, así como para limpiar cunetas y alcantarillas.

Esta dinámica de trabajo en la construcción y cuidado en las obras camineras cobró una dimensión diferente al nacer la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891, pues partir de entonces hubo una política de fomento a las vías de comunicación en aquellas regiones por donde la red ferroviaria no derramaba sus beneficios.

Las acciones de la joven Secretaría lograron que la red de caminos creciera y se mantuviera en buenas condiciones, aunque debido a las dificultades fiscales, la

administración federal decidió en 1895, delegar la responsabilidad de abrir caminos, a cada uno de los gobiernos estatales. Esto impactó negativamente a las comunicaciones por tierra, ocasionando que los viejos caminos coloniales y republicanos debieran aguardar hasta la segunda mitad del siglo XX, para vivir una etapa de expansión y desarrollo.



Igual que los vasos comunicantes, los caminos irrigan sus beneficios a lo largo y ancho del territorio nacional al término del siglo XIX y comienzos del XX, pues se complementaron con otras vías y medios de comunicación, como el ferrocarril y el transporte marítimo. Fotos recuperadas del libro México 200 Años.

### **La SCOP se especializa en la obra caminera**

En los años previos al triunfo de la Revolución fue un hecho que la inestabilidad política y las dificultades económicas pusieron en pausa a los caminos de México. Sin embargo, Venustiano Carranza, consciente de su importancia creó en 1917, la Dirección de Caminos y Puentes como una oficina especializada de la SCOP en la obra caminera.



La extensión y diversidad territorial de México ha hecho que a lo largo de su historia, se habiliten no sólo caminos de tierra, sino también caminos de agua. Fotos recuperadas del libro Manuel Ramos. Fervores y epifanías.

Le correspondería a la presidencia de Álvaro Obregón (1920-1924), impulsar decisivamente la labor en caminos y carreteras, encomendándole a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas concebir el proyecto de legislación que promoviera la construcción y conservación de los caminos mexicanos y, con ello, sentar las bases de una política vial dirigida a generar “el bienestar social en su conjunto.”

### **Institucionalizar la construcción y conservación de caminos**

Mil novecientos veinticinco abrió una nueva etapa en las obras carreteras, ya que el gobierno de Plutarco Elías Calles ordenó la creación de la Comisión Nacional de Caminos, a través de la cual, se institucionalizó en México la construcción y conservación de caminos en todo el territorio nacional.

Aunque en un principio, el presidente Calles permitió la colaboración de empresas privadas para consumir las obras camineras, al cabo de un año, concluyó que lo mejor era que la Comisión se hiciera cargo por entero de los trabajos, logrando que para 1929, los kilómetros de caminos en la República aumentaran de 695 a 940.



Con la creación de la Comisión Nacional de Caminos en 1925, en México se institucionalizó la obra caminera a lo largo y ancho del territorio nacional. Foto recuperada del libro: Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México.

Este éxito en el crecimiento de la red propició que hacia 1932 naciera, vía un Acuerdo Presidencial, la Dirección Nacional de Caminos adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pues era la única entidad federal con capacidad para ayudar a los estados y municipios a construir caminos estatales e interestatales.

De esta forma, los años treinta del siglo XX fueron trascendentes en el desarrollo de los caminos nacionales, pues el gobierno federal estableció que para construirlos debía adoptarse un Acuerdo de Cooperación entre los estados, lo cual determinó la apertura de caminos “modestos” que enlazaran a todos los pueblos, rancherías, comunidades agrarias y pequeños poblados que entonces estaban incomunicados y alejados de los caminos de la red troncal.

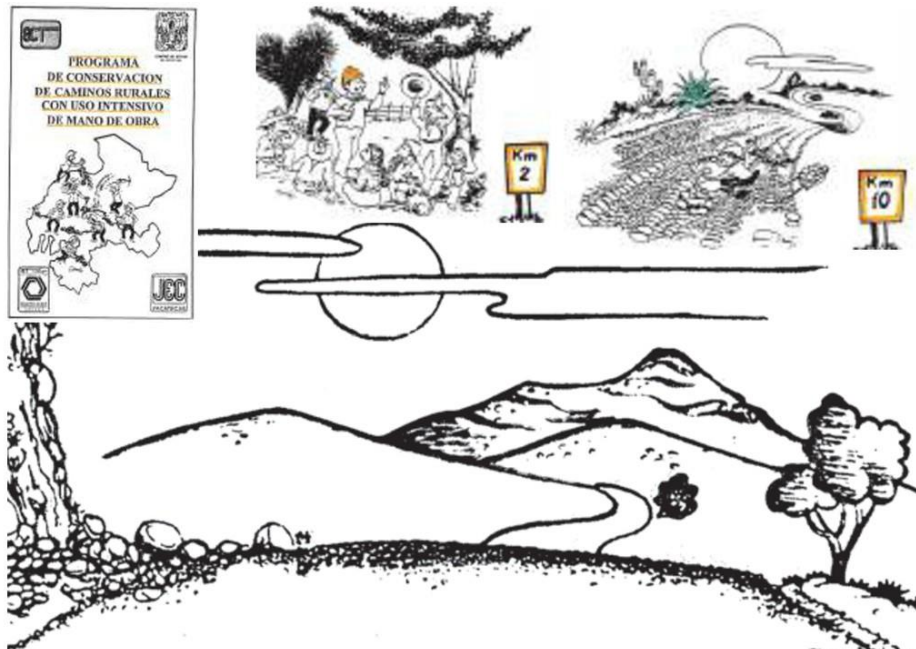
### **Cumplir el anhelo de comunicación de los mexicanos**

El anhelo de comunicación de cientos de nuevas poblaciones provocó que para 1947, la administración de Miguel Alemán organizara el Comité Pro-Carreteras Vecinales del Valle de Mexicali, semilla primigenia, no sólo de lo que más tarde fue el Comité Nacional de Caminos Vecinales, sino de lo que hoy conocemos como Caminos Rurales.

Las condiciones críticas de sequía vividas durante la decena de años entre 1967-1977, exigió del gobierno federal la aplicación de programas que mitigaran las condiciones adversas de los campesinos mexicanos que necesitaban empleo y generar ingresos. La construcción de caminos se presentó entonces como una alternativa de trabajo masivo, así como de incremento de la infraestructura caminera y carretera de México. Los objetivos centrales fueron construir kilómetros carreteros, comunicar a los poblados que tuvieran entre 500 y 2 mil 500 habitantes y utilizar en cada una de las obras los recursos más abundantes en cada región.

Los resultados obtenidos por diversos programas implementados hasta la década de los ochenta del siglo pasado, permitió que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes iniciara en 1986, un proceso de transferencia de la red alimentadora y rural de caminos a los gobiernos de las entidades federativas.

Es importante destacar que en las décadas de cierre del siglo XX, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fomentó una política en caminos y carreteras que siguió el espíritu y vocación de su antecesora la SCOP, es decir, abrió e hizo caminos valiéndose de la cooperación y coordinación de los sectores público, privado y social con el fin de planear, construir, ampliar, modernizar y conservar el patrimonio vial de los mexicanos.



Debido a su importancia para la nación, la SCT difundió por todos los medios a su alcance, el Programa de Conservación de Caminos Rurales con Uso Intensivo de Mano de Obra, al tiempo que envió a su personal a trabajar y supervisar cada uno de los caminos. Fotos recuperadas de la Revista Información. Órgano Interno de la SCT.

#### **FUENTES CONSULTADAS:**

-Enrique Florescano y Francisco Eissa, *Atlas Histórico de México, México*, Aguilar, 2008.

-Luis Jáuregui, "Los transportes, siglos XVI al XX", en Enrique Semo (coord.), *Historia Económica de México*, Vol. 13, México, Océano-UNAM, 2004.

-*México 200 Años. La Patria en Construcción*, México, Chapa Ediciones, 2010.

-Julio A. Millán y Antonio Alonso Concheiro (coords.), *México 2030. Nuevo siglo, nuevo país*, México, FCE, 2000.

-Raúl Salas Rico, *Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México*, México, Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C., 2011.

-Revista Información. Órgano Interno de la SCT, México, núm. 6, junio de 1988.