



MANOS A LA OBRA

MÉXICO RECLAMA MÁS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (1953-1958)

"Comunicar ininterrumpidamente las extensas, distantes e intrincadas regiones de nuestro territorio, equivale a ensanchar nuestra Patria, misión que realizamos acendradamente pueblo y Gobierno juntos. Reclámanos, México, máximas y urgentes comunicaciones y transportes que ligen centros de producción y de consumo, que promuevan y logren nuestra mejor integración territorial, cultural, espiritual y económica. Nuestro pujante progreso no debe esperar."¹ Estas palabras fueron dirigidas al pueblo de México por el Lic. Adolfo Ruiz Cortines en uno de sus informes presidenciales respecto a la tarea emprendida por su gobierno en el campo de la infraestructura de caminos.

En su administración las obras carreteras tuvieron un lugar preponderante, desde aquellas que se construían por vez primera como la vía terrestre que uniría a Coahuila con Quintana Roo; la construcción de más caminos vecinales; el mantenimiento de la Red Federal de Carreteras; hasta la unión de los trabajos vecinales carreteros y aeroportuarios a cargo del Departamento de Caminos y Aeropuertos Vecinales, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La innegable cooperación de los estados, empresas, instituciones y particulares para estas tareas dieron un gran ejemplo de solidaridad para atender el bienestar común de las poblaciones involucradas. La nutrida petición de caminos en todo México, hecha por la colectividad, justificaba la política vial aplicada entonces.

UNA CARRETERA GIGANTESCA

El proyecto de unir por vía terrestre la ciudad de Acuña, en el estado de Coahuila, con Puerto Juárez en Quintana Roo representó en 1954 el más ambicioso de su época pues atravesaría 14 estados de la República: Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, México, el Distrito Federal, Tlaxcala, Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y el todavía territorio de Quintana Roo.²

Esta nueva vía alentaría el transporte de productos variados como maíz y trigo (de zonas templadas y frías), el café, frutas diversas y maderas preciosas (de zonas tropicales y semitropicales).

En enero de 1954 el tramo que iba de Saltillo a Matehuala, uno de los principales de esta vía, contaba con 150 kilómetros terminados de los 240 kilómetros que tendría de extensión total. En dicho año se terminarían en el sureste diversos tramos de esta carretera lo que facilitaría el transporte de carga de norte a sur de nuestro país,

convirtiéndose así en la segunda carretera más extensa de México después de la llamada Carretera Panamericana (de Ciudad Juárez hasta la frontera con Guatemala).

DEPARTAMENTO DE CAMINOS Y AEROPUERTOS VECINALES

En 1954 fue creado por decreto presidencial el Departamento de Caminos y Aeropuertos Vecinales dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En aquel entonces la planeación y fomento de carreteras nacionales ampliaba su campo a la aeronáutica vecinal. La participación de la iniciativa privada, reflejada en los más de cinco mil kilómetros construidos de rutas vecinales y en las 94 rutas en proceso de realización a lo largo y ancho del país, alentó la edificación de aeropuertos vecinales que favorecerían por un lado a la aviación comercial y por otro la conexión con pequeñas poblaciones de difícil acceso.³



Caminos y aeropuertos vecinales se concentraron en un área de la SCOP:
Departamento de Caminos y Aeropuertos Vecinales.

<https://elbordo.com.mx/nuevo-casas-grandes/abandona-municipio-de-ncg-aeropuerto-luce-en-ruinas-y-ciudad-aislada-via-aerea-20230604-36508.html>

Para la ubicación de los campos de aterrizaje, se buscaban sitios que favorecieran al mayor número de poblaciones vecinas. Debían de construirse pistas adecuadas para el aterrizaje y despegue de aviones; en algunos casos que lo ameritaran -debido a la presencia de un tráfico aéreo de cierta intensidad- se construirían edificios para terminales de pasajeros, alumbrado, equipos de radio y servicio meteorológico, etc.

Para complementar este ambicioso proyecto se tenía la idea de invitar tanto a los gobiernos estatales como a los vecinos beneficiados a sumar esfuerzos para construir aeropuertos vecinales, y formar una red de aeródromos rurales junto con aquellos que pudiera construir por su cuenta la SCOP.

CARRRETERAS Y CAMINOS EN AUMENTO

El programa por desarrollar en el ámbito de la infraestructura carretera en 1953 preveía continuar todas las carreteras y caminos iniciados en la administración anterior del Lic. Miguel Alemán Valdés, algunas en proceso de construcción como las de Guadalajara-Nogales, Sonoita-Santa Ana, Acapulco-Zihuatanejo y Alvarado-Minatitlán-Salina Cruz mejor conocida como la Carretera Transístmica.⁴

Ese mismo año se invirtió el doble en la realización de caminos vecinales de lo que se hizo en 1952. Se incrementó un 40% más del monto destinado a los caminos ejecutados un año atrás.

A mitad del siglo XX La Red Federal de Carreteras iba en constante aumento lo cual demandaba fuertes gastos en su conservación. En este rubro la SCOP ocupó a miles de sus trabajadores para hacer de manera constante las reparaciones más apremiantes sin dejar de percibir sus respectivos salarios.

REFERENCIAS

- ¹ V Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Adolfo Ruíz Cortines 1º de septiembre de 1957.
- ² 14 entidades, unirá la gigantesca carretera. El Universal lunes 25 de enero de 1954 primera plana y p. 9.
- ³ Carreteras y aviación en igualdad de normas. El Universal sábado 20 de febrero de 1954 primera plana y p. 5.
- ⁴ Integración total del programa de trabajos de comunicaciones. El universal sábado 7 de marzo de 1953, primera plana y p. 8.