

EL REGIMEN DE LA LEON



La construcción de caminos vecinales ha fomentado los campos de cultivo y multiplicado los centros de consumo, en el caso particular del camino Iruña-Cana Rosa que comunica la región agrícola del Estado de Veracruz, resolviendo el problema del monocultivo de esa Estado.

UNO de los más grandes aciertos del régimen actual es la construcción de caminos vecinales, por su profundo sentido humano e incontestable repercusión en lo social, en lo político y en lo económico.

El programa de construcción de caminos nacionales y estatales, iniciado y continuado por regimenes anteriores, ha crecido a la fecha una red troncal que acelera el progreso industrial, agrícola y comercial de México. Sin embargo, la gran mayoría de nuestros pequeños pueblos y rancherías permanecen aislados todavía y, por lo tanto, sustraídos cuando menos parcialmente a los efectos del progreso general que registra el país.

La construcción de caminos vecinales abre nuevas áreas para la agricultura y nuevos centros de consumo para la industria, poniendo al alcance de los pueblos, hasta ahora incommunicados, los beneficios de la salubridad y de la educación. El programa en marcha es sólo el principio de una ardua y costosa tarea tendiente a complementar nuestra red caminera principal, aprovechando cabalmente el esfuerzo continuado y ejemplar del país por comunicarse a sí mismo y explotar mejor sus recursos.

La labor desarrollada con tal propósito, comienza a fructificar, y constituye una evolución importante en el incremento de nuestras comunicaciones.

PROGRAMA

I. ANTECEDENTES

Hace 25 años la Comisión Nacional de Caminos inició la construcción de carreteras en México, atacando resultante alguno de los principales caminos troncales; el ritmo de las obras se ha venido incrementando constantemente desde entonces. La administración actual ha invertido en obras de caminos de primer orden, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cerca de trescientos millones de pesos al año.

Dieci años después de iniciada la construcción de esos caminos, la citada dependencia amplió las posibilidades de comunicación por ese medio, estableciendo la cooperación federal a los gobiernos de los Estados, para la construcción de caminos estatales, complementarios de los troncales. No obstante la importancia de las inversiones en caminos de los dos tipos citados, cada vez se hacía más imperiosa la necesidad

de construir caminos vecinales para lograr la integración de una red nacional completa y eficiente.

Con el fin de dar inmediato impulso a este plan, el 14 de mayo de 1947 fué creado, dentro de esta Secretaría, el Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales, que inició sus actividades en enero del año siguiente. En apenas tres años y medio se han podido cosechar óptimos frutos y ha sido motivo de satisfacción observar la forma, patriótica y entusiasta, con que aun pequeños núcleos de población aportan generosamente esfuerzo moral y material para la apertura de caminos vecinales, impulsados por el anhelo de comunicación.

Fue tan bien acogido el programa de construcción de caminos vecinales, que a mediados de 1949 las plantas armadoras de automóviles y camiones ofrecieron pagar un impuesto adicional de 10% sobre los ya existentes para la producción de vehículos armados en el país, produciendo las sumas recaudadas por este concepto, más una cantidad igual aportada por la Federación, se aplicaran a la construcción de

caminos vecinales. Esta proposición tuvo inmediata acogida por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el 12 de octubre del mismo año se constituyó, por decreto del C. Presidente de la República, el Comité Nacional de Caminos Vecinales, organismo al que corresponde el manejo de estos fondos. Recientemente, se unieron a esta fórmula las empresas fabricantes de llantas en el país, sumando con ello su cooperación a la de las plantas armadoras de automóviles y camiones.

II. FUNCIONAMIENTO

El plan mediante el cual se sufragan por terceras partes las inversiones en la construcción de caminos vecinales, ha sido aceptado con beneplácito. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas o en su caso el Comité Nacional de Caminos Vecinales, aportan una tercera parte del costo de las obras, quedando las dos restantes a cargo de los gobiernos de los Estados y de la iniciativa privada. La bondad del plan salta a la vista: a los particulares directamente beneficiados con los caminos, la aportación de una tercera parte del costo les significa un sacrificio pequeño, si se compara con las grandes ventajas que reciben; los gobiernos locales se benefician también por la disponibilidad de nuevas vías de comunicación y por el consiguiente aumento en los ingresos estatales y, a la Federación, este sistema tripartita le permite auxiliar a los gobiernos de los Estados y a la iniciativa privada en la resolución de apremiantes problemas de comunicación.

Los convenios suscritos entre la Secretaría y el Comité Nacional de Caminos Vecinales,

El Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales, de acuerdo con el decreto que creó al Comité Nacional respectivo, tiene a su cargo, independientemente de las obras que por sí mismo realiza, la dirección técnica de los caminos vecinales para cuya promoción y financiamiento interviene dicho Comité.

III. RECURSOS

El Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales dispuso, durante el lapso que abarca esta Memoria, de un presupuesto de tres millones de pesos destinados exclusivamente a otorgar ayuda para la construcción de estas vías terrestres.

Por otra parte, el patrimonio que con el mismo fin e igual fórmula maneja el Comité Nacional de Caminos Vecinales, como consecuencia de los convenios suscritos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con las empresas armadoras de automóviles y las manufactureras de llantas, representó en el mismo periodo un fondo de operación de once millones de pesos aproximadamente.

Así pues, las sumas de que pudieron disponer estos dos organismos durante el periodo que comprende este informe, ascienden a catorce millones de pesos los que, mediante la fórmula de financiamiento a terceras partes, representan una capacidad de inversión de cuarenta y dos millones de pesos.

Estos recursos no se han invertido en su totalidad durante el lapso de doce meses que se comenta, por razón de que algunos de los convenios suscritos comprenden obras que se llevarán a cabo durante el resto del presente año y parte del próximo.



El sistema tripartita que se aplica en nuestro país en la construcción de caminos vecinales ha trascendido al extranjero, de tal manera que Guatemala, El Salvador, la India y otros naciones, han adoptado una fórmula semejante en su plan de caminos de tipo vecinal.

con las entidades federativas y con los particulares, para obras actualmente en proceso de construcción, ascienden a la cantidad de cincuenta y seis millones de pesos repartidos en todas las regiones del país.

IV. CARACTERISTICAS DE CONSTRUCCION

Para la construcción de caminos vecinales se ha tomado como norma que la inversión debe ser directamente proporcional al volumen y clase de tránsito previsto para cada caso; en esta forma la solución del problema se enlaca hacia la obtención del mejor camino con el menor costo. Esto permite el empleo del procedimiento de construcción progresiva, en etapas, abriendo rutas al tránsito con la inversión mínima necesaria y sin perjuicio de la transformación paulatina de los caminos, a medida que se justifican inversiones adicionales, hasta convertirlos, en algunas ocasiones, en carreteras de primer orden.

Las especificaciones geométricas y las estructurales de los caminos vecinales varían, por lo tanto, de acuerdo con la intensidad y naturaleza del tránsito previsto; se proyectan y construyen algunos caminos vecinales petrolados, para velocidades de 80 o más kilómetros por hora, con pendiente máxima del 6% y de 9 metros de ancho; pero se proyectan y construyen también caminos de 4 metros de ancho, con obras de arte provisionales y revestidos únicamente en los tramos indispensables. Los primeros se justifican en las regiones agrícolas de los grandes sistemas de riego y los segundos sirven para ligar las re-

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

INCREMENTO EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS VECINALES POR EL SISTEMA DE COOPERACION TRIPARTITA (FEDERACION-INITIATIVA PRIVADA, GOBIERNOS LOCALES Y BENEFICIARIOS), A PARTIR DE 1947, FECHA EN QUE EL REGIMEN INICIO EL PROGRAMA RESPECTIVO

OBRAS	1947-48	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52
Localización (Kms.)	485	290	192	1,532	2,041
Terracerías (Kms.)	297	372	619	1,119	1,300
Revestimiento (Kms.)	152	329	537	660	1,253
Pavimentación (Kms.)	—	—	48	56	213
Puentes	—	—	—	1	13
Erogaciones	\$ 3,315,000	\$ 1,288,000	\$ 18,161,000	\$ 30,490,000	\$ 67,768,000

Y LOS CAMINOS VECINALES

giones poco desarrolladas. Entre estos dos extremos las especificaciones se ajustan a las necesidades del camino, creando una variedad de tipos de muy diversas características.

Si bien es cierto que en la construcción de un camino vecinal se cuenta por lo general con sumas de poca cuantía, no por ello carece de problemas su ejecución; por lo contrario, la realización de la mejor obra posible con el costo mínimo y el requisito de un tránsito seguro en todo tiempo, demandan el empleo del máximo de los recursos de la ingeniería, tanto o más que los que se utilizan en obras de mayor volumen e importancia.

V. BENEFICIOS

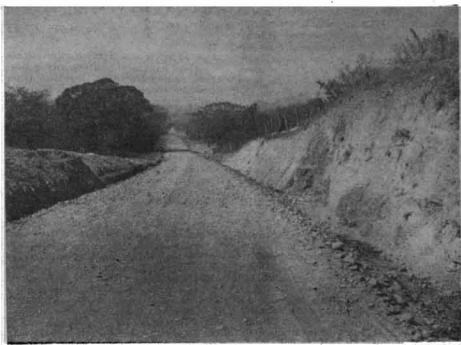
Los efectos económicos de los caminos vecinales son de tal magnitud y representan para las diversas regiones del país un capítulo tan importante de su vida social, comercial y productiva, que en México es ya axiomática la afirmación de que estas vías terrestres son un factor decisivo en la creación de riqueza y en la distribución de los productos con menores costos.

Ejemplo de lo que se obtendrá mediante la realización de este tipo de obras viales, lo ofrece la Zona Lagunera del Estado de Durango, en donde se construye una red de caminos vecinales petrolizados con extensión de 93 kilómetros, que permitirá expedita comunicación y rápido transporte en los campos algodoneros. Asimismo, el camino vecinal de Sunchago a Villa Flores, en el Estado de Chiapas, dará fácil salida a los productos agrícolas de la zona de Villa Flores hacia la capital chiapaneca...

Un camino de evidente importancia social,

de integrar una amplia red de caminos vecinales. Además de la aportación que proviene del impuesto especial que cubren las plantas armadoras de automóviles y las fábricas de llantas, los grupos de particulares forman comités especiales y recurren a otros arbitrios, para integrar la parte que les corresponde en el costo de las obras para cuya ejecución coopera la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, o el Comité Nacional de Caminos Vecinales. Sin embargo, en algunos casos en que dichas sectores no disponen de efectivo para cubrir su cooperación, han ocurrido al Comité que, en la mayor parte de las veces, interviene directamente en la obtención de créditos y en la promoción de formas diversas de financiamiento. Tal es el caso en la red de caminos vecinales en la Zona Lagunera de Durango, en donde los agricultores solicitaron la aplicación de un impuesto especial para cubrir su aportación.

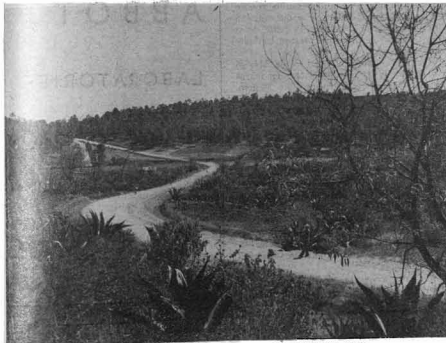
Un caso similar se presentó para la construcción del camino Cardel-Nautla, Ver., en el que el sector privado solicitó la aplicación de un impuesto sobre todas las propiedades rústicas comprendidas en los municipios que cruza el camino. En el Municipio de Ahome, Sinaloa, y en el Valle del Yaqui, Son., los particulares solicitaron de la Secretaría de la Economía Nacional autorización para cubrir una cuota voluntaria sobre la gasolina que se consume en esas regiones. El sector privado de las zonas que atraviesan los caminos Zamora-La Barca y La Piedad-Carapan, en Michoacán, pidieron cubrir su aportación mediante el pago de cuotas de paso; el Comité obtuvo la autorización respectiva. El mismo caso se repitió en la cooperación de los particulares para la construc-



ARRIAGA — TAPANATEPEC, MEX.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ha construido una red de caminos vecinales con 1,225 kilómetros de longitud total, que ha permitido acelerar el progreso industrial y comercial de extensas zonas del país; muchas de estas pequeñas vías están pavimentadas.

El Comité promovió y avaló una emisión de bonos del Gobierno de Nuevo León, por valor de \$4,000,000.00 con garantía de un impuesto específico que percibe dicha entidad federal, que ha trascendido al extranjero. En la India, El Salvador, Guatemala y otros países, se pretende adoptar una fórmula semejante, ajustada en cada caso a las condiciones naciona-



PROGRESO INDUSTRIAL—VILLA DEL CARBON, MEX.

Los caminos vecinales que se han abierto al tránsito, no solamente prestan inmediato servicio a la economía rural de la región que comunican, sino que modifican la estructura social y económica de sus habitantes en forma profunda.

además de la influencia decisiva que ejerció en el crecimiento de la producción regional, es el de Zamora, Mich., a La Barca, Jal. La comunicación de los tres fértiles valles que atraviesa, ha permitido la apertura de centros escolares y un visible impulso a las actividades culturales hasta en poblaciones como Ixtlán, antes totalmente incomunicadas en la época de lluvias.

La apertura de caminos vecinales no solamente presta inmediato servicio a la economía rural, sino que transforma también la estructura social de algunas regiones, mejorando las condiciones de vida de sus habitantes.

El puente Miguel Alemán, sobre el río Balsas, frente al poblado de Coyuca de Catalán, Gro., vino a resolver un grave problema de incomunicación de la región de la margen izquierda del río, que no podía transportar fácilmente sus productos agrícolas, minerales y económicamente su producción de algodón y minerales, a la margen derecha para su comercialización. Los caminos carreteros que la condujeron hacia los centros de consumo.

Lo anterior pone de relieve las ventajas específicas de los caminos vecinales, algunos de los cuales se han citado como ejemplo.

VI. COOPERACION DEL SECTOR PRIVADO

La iniciativa privada responde con positivo entusiasmo al llamado que el régimen actual hizo para atacar a fondo el urgente problema

ción del puente Miguel Alemán, sobre el río Balsas, frente a la población de Coyuca de Catalán, Gro. Por último, para la construcción de dos puentes urbanos sobre el río de Santa Catarina, en la ciudad de Monterrey, N. L.,

tiva y, además, suscribirá \$750,000.00 en esos valores.

La fórmula tripartita para la construcción de caminos vecinales, no sólo ha logrado acrecentarse ya en todos los ámbitos del país, sino

les. El prestigio de que goza el Comité Nacional de Caminos Vecinales le ha permitido obtener créditos para la realización inmediata de algunas de estas obras, al través de instituciones de crédito públicas y privadas.



TUXTLA—EL SUMIDERO, CHIS.

Uno de los grandes aciertos del régimen almanista es la construcción de caminos vecinales, por su extraordinario contenido social y económico; este tramo corresponde al camino Tuxtla Gutiérrez-Sumidero, Chis.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

INCREMENTO EN LA CONSTRUCCION DE CAMINOS NACIONALES, A PARTIR DE 1934
CAMINOS FEDERALES, POR SUBSIDIOS, EN COOPERACION CON LOS ESTADOS Y BAJO
EL PLAN DE CARRETERAS VECINALES

OBRAS	1934-1940	1940-1946	1946-1952
Terracerías (Kms.)	5,669	8,615	11,178
Revestimiento (Kms.)	5,812	7,595	10,980
Pavimentación (Kms.)	3,598	3,833	8,042
Conservación (Kms.)	9,097	10,766	20,764
Puentes terminados	32	40	354
Puentes en construcción	22	49	34

EROGACIONES

	1925-1940	1940-1946	1946-1952
	\$ 410,759,469.00	\$ 963,779,926.00	\$ 2,288,883,772.00