

CAMINOS VECINALES

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

El programa de construcción de caminos nacionales y estatales, iniciado y continuado por regímenes anteriores, ha creado 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 incomunicados, 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.

El esfuerzo desarrollado con tal propósito, comienza a fructificar y constituye por sí mismo una evolución importante en el desarrollo de nuestras comunicaciones.

I.—ANTECEDENTES

Hace 25 años la Comisión Nacional de Caminos inició la construcción de carreteras en México, atacando resueltamente algunos 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 principales, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cerca de trescientos millones de pesos al año.

Diez 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 troncales y estatales, cada vez se hacía más imperiosa la necesidad de construir caminos vecinales para lograr la integración de una red nacional completa y eficiente.



EL PRESIDENTE ALEMÁN

... integrar 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 fru-

tos y ha sido motivo de satisfacción observar la forma, patriótica y entusiasta, con que aún pequeños núcleos de población aportan generosamente esfuerzo moral y material para la apertura de caminos vecinales, impulsados por el anhelo de comunicación.

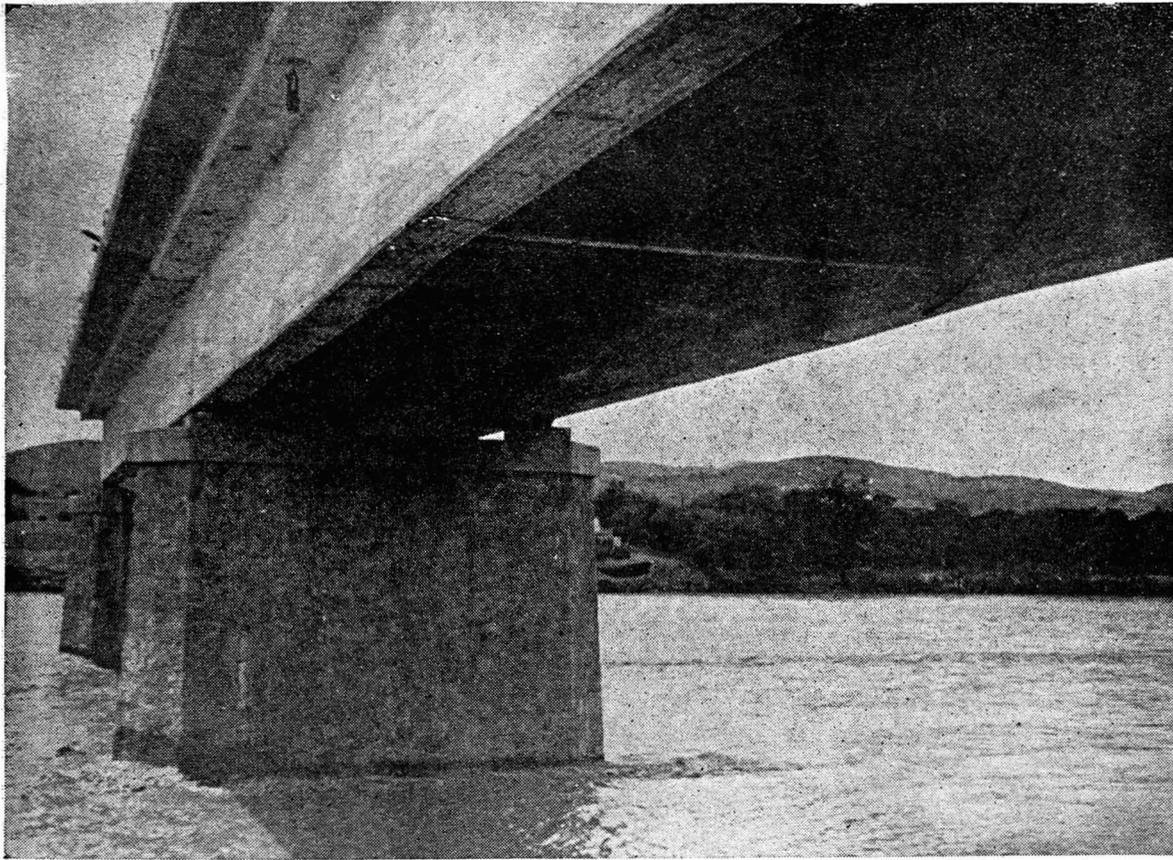
Fué tan bien acogido el programa de construcción de caminos vecinales, que a mediados de 1949 las plantas armadoras de automóviles y camiones ofrecieron pagar un impuesto adicional de 10% sobre los ya existentes para la producción de vehículos armados en el país, siempre que las sumas recaudadas por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



Camino vecinal Tuxtla Gutiérrez-Sumidero, Chis. Long. 22 kms. El revestimiento es una mezcla controlada por el laboratorio S. C. O. P., debidamente compactada.



Tramos 7 y 8 del puente Miguel Alemán, sobre el río Balsas, frente a Coyuca de Catalán, Gro., construido por el Departamento de Planeación y Fomento de Caminos Vecinales.

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 terceras partes 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, 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.

El Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales, de acuerdo con el Decreto que creó al Comité Nacional de Caminos Vecinales, 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, du-

rante el lapso que abarca esta Memoria, de un presupuesto de tres millones de pesos destinado 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 período un fondo de operación de once millones de pesos aproximadamente.

Así pues, las sumas de que pudieron disponer estos dos organismos durante el período que abarca 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 período de doce meses que se comenta, por razón de que algunos de los convenios suscritos comprenden obras que se llevarán a cabo el resto del presente año y parte del próximo.

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 enfoca 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 petrolizados, 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 regiones 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 algodonereros. Asimismo, el camino vecinal de Suchiapa 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, 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 fécondos 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 fácil y económicamente su producción de ajonjolí, ganado y minerales, a la margen derecha para alcanzar los caminos carreteros que la condujesen hacia los centros de consumo.

Lo anterior pone de relieve las ventajas específicas de los caminos vecinales, de los que se han citado algunos 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 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 dichos 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, Sin., 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 consuma 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 construcción del puente "Miguel Alemán", sobre el Río Balsas, enfrente de 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., 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 Federativa y, además, suscribirá \$ 750,000.00 en esos valores.

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

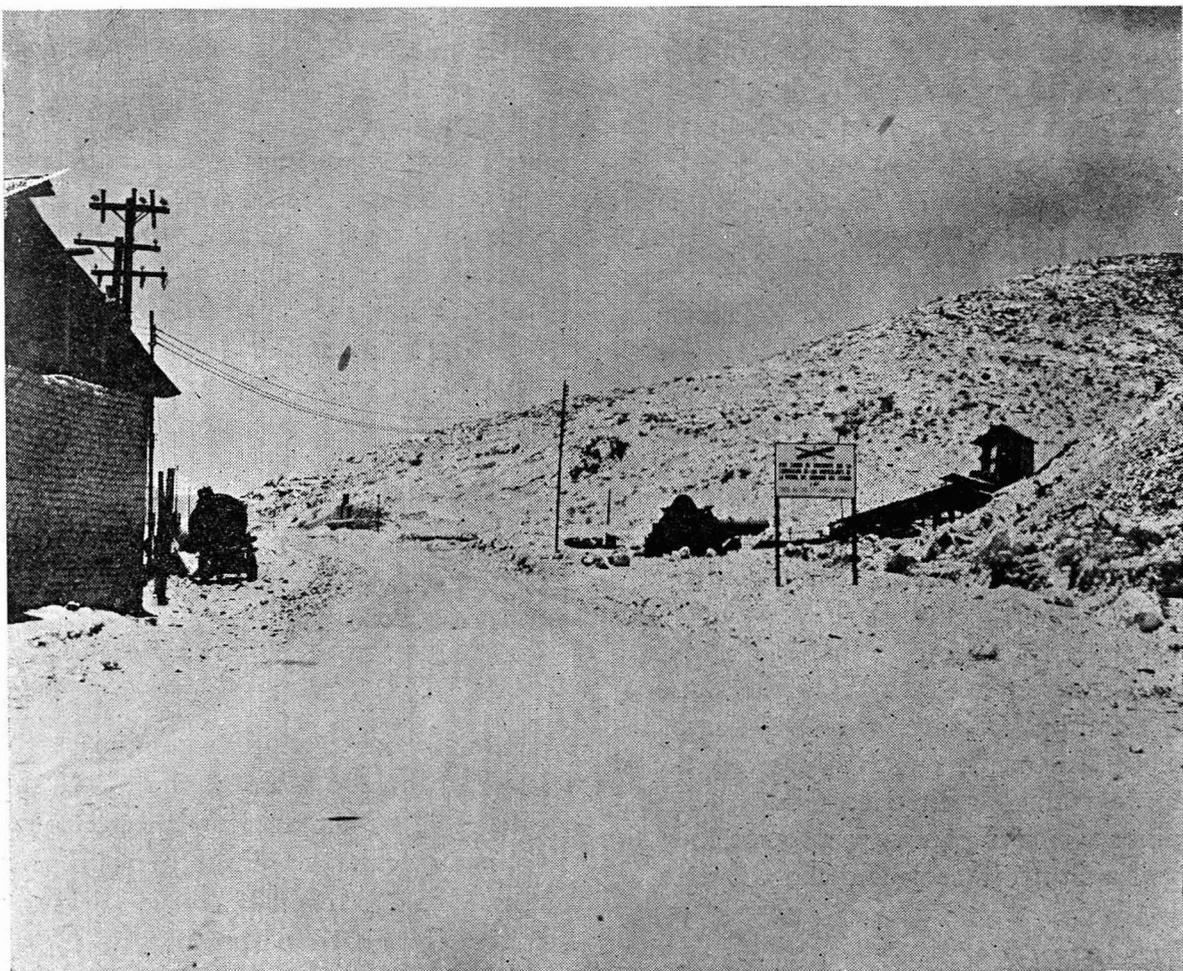
VII.—REALIZACIONES DURANTE LOS ULTIMOS DOCE MESES

AVANCES.—El presupuesto de la S.C. O.P. para la construcción de caminos veci-

nales, sumado al patrimonio del Comité Nacional de Caminos Vecinales y a las aportaciones provenientes de los Gobiernos de los Estados y de la iniciativa privada, permitió desarrollar durante el período que comprende este Informe, una labor que puede considerarse satisfactoria. Los trabajos realizados durante ese mismo período han sido los de mayor alcance desde que se inició la construcción de caminos vecinales, como lo demuestran los siguientes datos:

Terracerías	1119 Kmts.
Obras de arte	794 "
Revestimiento	660 "
Petrolización	56 "

Los kilometrajes antes citados comprenden 15 caminos totalmente concluidos y 63 en proceso de construcción. Además de estas obras, se terminó el importante puente "Miguel Alemán", frente al poblado de Coyuca de Catalán, Gro., y el que atraviesa el Arroyo del Muerto en los límites de los Estados de Morelos y Puebla, y se iniciaron los puentes "Pino Suárez" y "Zaragoza" sobre el río Santa Catarina, en la ciudad de Monterrey, N. L. Estos dos últimos puentes los construye el Comité, por encargo del Gobierno de Nuevo León, a quien corresponderá cubrir íntegramente su costo; el Comité se hizo cargo del proyecto y de la dirección de la obra, auxiliando, como antes se dijo, en el financiamiento de ella.



En la región lagunera, entre los Estados de Durango y Coahuila, la S. C. O. P. está construyendo una completa red de caminos vecinales, que motivan el incremento de las diversas industrias y productos agrícolas de la región.

CAMINOS TERMINADOS

UBICACION	Long. Kms.	Terrac. Kms.	O. de A. Kms.	Revest. Kms.	Petrol. Kms.
Zamora, Mich.-La Barca, Jal.	53	15	15	15	15
Churintzio-Carapan, Mich	46	33	32	33	
Sta. Ma. del Oro, Nay.	11	11	11	11	
Sauta-Navarrete, Nay.	11	11	11	11	
Allende-El Fraile, N. L.	17	17	17	17	
Sabinas-Gral. Treviño, N. L.	102	102	102	102	
Tepexpan-Tezcoco, Méx.	13	5		7	
S. L. P.-Sta. Ma. del Río, S. L. P.	48	24	24	31	
Cholula-Tonantzintla, Pue.	4	4	4	4	4
Motzorongo-Acatlán, Ver.	32	32	32	32	
Hoctún-Izamal, Yuc.	24	8		8	24
Oroz-Potam, Son.	10	10	10	10	
Xicotécatl, Tamps.	12			2	4
San Juan del Río-Amealco, Qro.	34	18	17	23	
Tamazula-Chilapa, Oax.	22	4	4	4	
Total:	439	294	279	310	47

PUENTES TERMINADOS

NOMBRE Y UBICACION	Longitud Mts.
Miguel Alemán, Gro.	232
El Muerto, Mor.-Pue.	58
Tlahualilo, Dgo.	35
Guayalejo, Tamps.	85
Temascalcingo, Méx.	28
Galindo, Qro.	15
Varios en Chiapas (6 x 15)	90
Lavín, Dgo.	16
TOTAL:	559 Mts.

CAMINOS EN CONSTRUCCION

UBICACION	Long. Kms.	Terrac. Kms.	O. de A. Kms.	Revest. Kms.	Petrol. Kms.
Aguascalientes-Loreto, Ags.	47	8	7		
Teocaltiche-Jaralillo, Ags.	45	10	6	6	
Hecelchacán-Tenabo, Camp.	20	3	3	3	
Cd. del Carmen-Pto. Real, Camp.	37	17	10	15	
Sihochac-La Joya, Camp.	11	5	4	4	
Huixtla-Motozintla, Chis.	75	5	6	2	
Suchiapa-Tablón, Chis.	75	40	3	12	
Arriaga-Tapanatepec, Chis.	40	20	2	5	
Sta. Isabel-Tablón, Chis.	55	20	2		
S. Cristóbal-Chenalhó, Chis.	40	6	6		
Vergel-Torreña-El Cinco, Dgo.	27	27	27	27	
Cadena-Dinamita, Dgo.	10	10	10	10	
G. García-Tlahualilo, Dgo.	49	49	49	11	
Torreón-V. Juárez, Dgo.	13	13	13	13	
S. Miguel del Cantil, Dgo.	30	15	3	3	
Las Cruces-Ometepec, Gro.	208	80	43		
Los Sabinos-Ixcateopan, Gro.	27	6	2		
Navidad-Chamela, Jal.	62	15	15		
Ixtapan-Límites, Méx.	27	10	11	6	
Zumpango-Ápasco, Méx.	30	19	12	8	

UBICACION	Long. Kms.	Terrac. Kms.	O. de A. Kms.	Revest. Kms.	Petrol. Kms.
Santiago Atlacomulco, Méx.	13	8	4	3	
V. Carbón-P. Industrial, Méx.	25	15	5	7	
Chapa de Mota-Danhxco, Méx.	9	9	6	4	
Bassoco-Temascaltzingo, Méx.	3	1	3	2	
N. Romero-Iturbide, Méx.	15	8			
Coatepec-S. Alejo, Méx.	12	9	8		
Ixtapan-Zacualpan, Méx.	50	12	8		
Sultepec-Amatepec, Méx.	18	6			
Bejucos-Tejupilco, Méx.	45	25			
Tultenango-El Oro, Méx.	7	3	7	3	
Tenancingo-Tepetzingo, Méx.	3	3	3	3	
Ixtlahuaca-Jiquipilco, Méx.	22	10	10	10	
S. Bartolo-Jilotepec, Méx.	5	1	5	5	
Soyaniquilpan-Jilotepec, Méx.	7	3	7		
Uruapan-Taretan, Mich.	29	8	8	8	
Coahuayana-Aguila, Mich.	30	16	14	12	
Maravatio-Irimbo, Mich.	25	5	5	2	
Tlacotepec-Hueyapan, Mor.	13	6	2	6	
Las Estacas, Mor.	2	2	2	2	2
Monterrey-Zuazua, N. L.	10	10	10	10	5
Monterrey-Apodaca, N. L.	15	15	7	7	
Villa García, Grutas, N. L.	25	6	6	6	
Talea-Natividad, Oax.	20	5			
Tlaxiaco-Yosondúa, Oax.	70	10			
Yalina-Villa Alta, Oax.	32	2			
Calz. Etna, Oax.	0.5			0.5	0.5
Calz. Tlacolula, Oax.	0.5			0.5	0.5
Calz. Telixtlahuaca, Oax.	1			1	1
Tepeyahualco-Tepexi, Pue.	43	2	2	2	
Amozoc-Oriental, Pue.	62	30	16	16	
Aquistla-Tetela, Pue.	24	5	3	3	
Mochis-Ahome, Sin.	26	11			
Mochis-Topolobampo, Sin.	24	8	16	2	
Red del Yaqui, Son.	75	75	45	45	
Navojoa-Bacobampo, Son.	16	10	4	4	
Navojoa-Alamos, Son.	50	25	25	25	
S. Juan-Nativitas, Tlax.	26	13	3	3	
Soltepec-S. Simón, Tlax.	16	13	3	3	
Motzorongo-Cuichapa, Ver.	27	24	20	10	
Zaragoza-B. Aires, Ver.	4	3	3	3	
Orizaba-Zongolica, Ver.	50	10	6	6	
Cardel-Nautla, Ver.	135	15	10	11	
Muna-Sta. Rosa, Yuc.	117	5	5		
TOTALES:	2130	825	515	350	9

PUENTES EN CONSTRUCCION

UBICACION	Metros.
"Pino Suárez", Monterrey, N. L.	177
"Zaragoza", Monterrey, N. L.	180
TOTAL:	357

ESTUDIOS.—Se hicieron trabajos de localización referentes a caminos en proceso de construcción que, con otros estudios para caminos aún no iniciados, alcanzaron un total de 1,532 kilómetros. Se elaboraron los estudios de campo y los proyectos para los puentes que están en construcción y, además, para los del "Moralillo" y "El Tejar"; el primero sobre el río Tamesí, cerca de Tampico, Tamps., con longitud de 140 metros y el segundo sobre el río Medellín, Ver., con 30 metros de extensión.