

HISTORIA DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS (1933-1980)



Instituto
Mexicano del
Transporte



Secretaría de
Comunicaciones
y Transportes

**Historia de las Juntas
Locales de Caminos
(1933-1980)**



Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)



INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



Lic. Emilio Gamboa Patrón
Secretario de Comunicaciones y Transportes

Ing. Luis E. Bracamontes
Director del Instituto Mexicano del Transporte

Primera Edición, 0000.
D.R. ©0000, Instituto Mexicano del Transporte

ISBN 000-0000-00-0

Impreso en México

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| PRESENTACIÓN..... | 11 |
| INTRODUCCIÓN..... | 13 |
| EL TIEMPO Y EL MUNDO..... | 15 |
| MÉXICO..... | 19 |
| | |
| NACIMIENTO DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS..... | 21 |
| ANTECEDENTES..... | 23 |
| CREACIÓN DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS Y SU SOPORTE LEGAL..... | 25 |
| DISPOSICIONES LEGALES QUE AFECTARON A LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS..... | 30 |
| | |
| HISTORIA PARTICULAR DE ALGUNAS JUNTAS..... | 33 |
| BAJA CALIFORNIA SUR..... | 37 |
| CHIAPAS..... | 47 |
| CHIHUAHUA..... | 59 |
| DURANGO..... | 77 |
| HIDALGO..... | 101 |
| JALISCO..... | 111 |

| | |
|----------------------|-----|
| MICHOACÁN | 167 |
| NAYARIT..... | 189 |
| NUEVO LEÓN | 207 |
| QUERÉTARO..... | 231 |
| QUINTANA ROO..... | 243 |
| SAN LUIS POTOSÍ..... | 253 |
| SONORA..... | 259 |
| VERACRUZ | 289 |
| YUCATÁN | 313 |
| ZACATECAS..... | 321 |

EL DEPARTAMENTO DE COOPERACIÓN Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

| | |
|---|-----|
| EN COOPERACIÓN..... | 345 |
| SEMBLANZA Y PUBLICACIONES SELECTAS..... | 347 |
| RELATORÍA GENERAL DE LA PRIMERA REUNIÓN NACIONAL DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS..... | 393 |
| PROGRAMAS..... | 406 |
| ESTADÍSTICAS Y GRÁFICAS | 407 |

| | |
|------------------|-----|
| ANECDOTARIO..... | 417 |
|------------------|-----|

| | |
|----------------------|-----|
| AGRADECIMIENTOS..... | 435 |
|----------------------|-----|

*“...que ni lo realizado por los
hombres se desvanezca con el
tiempo, ni queden sin gloria las
obras grandiosas y admirables...”*

(Heródoto, *Historias*, Proemio)

PRESENTACIÓN

El presente volumen, *Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)*, quiere ser testimonio de lo logrado por el gremio caminero -un sinnúmero de personas que ocuparon su vida y su tiempo en la construcción de caminos y carreteras- y por una entidad gubernamental que llevó a cabo la tarea de acrecentar el progreso de nuestra Patria.

Es la historia de la cooperación entre los Estados y el Gobierno Federal para fundamentar el desarrollo de México por medio de la realización material de la red carretera. Pero no sólo es esto: con este libro el Instituto Mexicano del Transporte persigue ampliar el horizonte al presentar, de manera integral, lo que fueron casi cincuenta años de ardua labor en la transformación de nuestros suelos.

Escuchar, por medio de la lectura, el silencio poblado de las voces, muchas veces anónimas, de hombres que nos relatan sus experiencias, para quienes resultaba una aventura unir dos pueblos antaño incomunicados, desconocidos, extraños entre sí; disfrutar la vivencia de quienes fueron pioneros y semilla fértil de otras generaciones de camineros; compartir con aquellos que, sin temer a la naturaleza y en armonía con ella, trabajaban en la selva, en el desierto, en la costa, en la meseta, para abrir caminos y carreteras: olvidar el olvido es revivir la Historia. Se intenta, también, presentar de manera ordenada la evolución y el desarrollo de las distintas facetas que ofrece y supone el prisma de la actividad caminera: marco jurídico, planeación, proyectos, construcción, gasto presupuestal, conservación.

El paso del tiempo puede notarse en el material fotográfico que ilustra estas páginas, desde donde nos miran manos y rostros curtidos por la intemperie, por las noches pasadas en campamentos al abrigo del cielo; desde ahí, nos hablan ojos y sonrisas que reflejan la alegría de la faena común, la satisfacción de la obra llevada a buen término, un escalón más de un México pujante, ascendente: un mejor México. Finalmente, se pretende ofrecer un cálido tributo a todos los hombres y mujeres que participaron con su inteligencia, con su creatividad, con su sudor, con un compromiso silencioso, en la gran tarea de enriquecer y edificar una nación viva, por la cual podremos sentirnos cada vez más orgullosos.

Ing. Luis E. Bracamontes
 Director General del IMT.



INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

EL TIEMPO Y EL MUNDO

Si en algo este siglo se ha manifestado mayor que los que lo precedieron, ha sido en el extraordinario desarrollo que han alcanzado las ciencias empíricas y en el avance tecnológico que apenas tiene precedentes en la historia de la humanidad. En efecto, la filosofía pragmática, originada en los Estados Unidos a principios de siglo, no dejó de mostrar inmediatamente sus consecuencias en los aspectos más cotidianos de la vida de todos los hombres de las sociedades todas. Los descubrimientos se sucedían a pasos vertiginosos y no tardaban mucho en ser aplicados en todos los campos de la sociedad; por ello mismo, ningún grupo humano dejaba de modificarse rápidamente, llegando a ser la eficacia el criterio que permeara la actividad humana. Y, sin embargo, este progreso no fue capaz de impedir que, paradójicamente, también este siglo fuera escenario de las más cruentas guerras que ha experimentado la humanidad -simplemente la Segunda arrojó un saldo de 36 millones de vidas -aunque pudiera pensarse que, contradictoriamente, han sido las mismas guerras las que han propiciado este progreso. Todo lo anterior tuvo un catalizador muy importante, el cual es inherente al desarrollo de las ciencias, de la tecnología, de los mercados: las comunicaciones.

En efecto, gracias a ellas, las distancias y el tiempo se acortan, se vuelven relativos, de modo que cualquier lugar y cualquier momento son aquí y ahora; gracias a las comunicaciones, la humanidad adquiere cada vez más conciencia de su intrínseca unidad, más allá de los sexos, de las nacionalidades, de las razas; gracias a ellas, se pueden enfrentar conjuntamente los problemas de la salud, de la economía, del espíritu; finalmente, gracias a ellas, para bien o para mal, la situación actual ha llegado a ser lo que es y, sin exageración, podemos decir que las comunicaciones han otorgado a este siglo su signo.

En la comunicación, aparte de su contenido explícito, intervienen tres factores: por una parte, los actuantes de la comunicación, un emisor y un receptor; por otra, el medio del cual se sirven para comunicarse. Ahora bien, es indispensable agregar que la comunicación no se puede llevar a cabo si el emisor no se transforma en receptor y, a su vez, el receptor, en emisor; por ello, habría que decir que los que llamamos medios masivos de comunicación son, las más de las veces, meros informadores, aunque han llegado a acrecentar su poder por el hecho de tener un alcance de grandes dimensiones; por esto, más correctamente debieran llamarse medios masivos de información y entretenimiento.

El emisor y el destinatario son de variable naturaleza, de acuerdo con las personas que intervienen en la comunicación: si son dos amigos, dos enamorados, dos negociantes, etc.; de acuerdo con el número de individuos que intervienen en ella: si sólo son dos, si es de una persona y un grupo, si es entre naciones; por el tipo de comunicación del que se trata: si es un saludo, si es un negocio, si es una alianza entre dos países. El contenido varía infinitamente; lo mismo puede ser un simple men-

saje que una declaración de guerra, puede tratarse de una obra de arte, como de equipo médico, o bien, un poema o un informe administrativo. Ahora bien, el medio de comunicación condiciona esencialmente a los factores anteriores. Por ello, el hombre lo estudia y utiliza con todo empeño, ya por aire, ya por mar, ya por tierra, transformando, al valerse de la física, el sonido, la luz, el agua, en fin, todo cuanto sirva con tal de comunicarnos.

El desarrollo paralelo de todos los campos de la actividad humana -ciencia y tecnología, arte y cultura-, la necesidad de su promoción, la creación de nuevos mercados por el desarrollo de las sociedades industriales, e incluso la necesidad de la hegemonía militar puesta de manifiesto por los conflictos armados de este siglo, particularmente la Primera Guerra Mundial, dejaban claro que el desarrollo de las vías de comunicación, cualesquiera que éstas fueran, era un imperativo inaplazable de toda nación que quisiera no quedar fuera del desarrollo mundial de este siglo que apuntaba, ya desde entonces, a la globalización; baste como ejemplo que el mismo Einstein, hacia el final de sus días, luchaba por el establecimiento de un solo gobierno para todo el mundo.¹

Pero, como en la primera mitad del siglo no se pensaba todavía en los viajes espaciales, era preciso, pues, apoyar y optimizar los medios de locomoción con los que se contaba, tanto el automóvil como el ferrocarril. La mayor parte de las naciones se entregó, sobre todo, a la tarea de adaptar sus antiguas vías terrestres y construir nuevas para que pudieran ser transitadas por los automóviles, a fin de poder poner en contacto entre sí al mayor número de localidades, comenzando, evidentemente, con las ciudades más importantes, ya fuera por el número de habitantes, por sus índices de producción y consumo, por su interés turístico o por su posición estratégica. Poco a poco, el autotransporte sustituiría al ferrocarril, mayormente cuando no se tratara de movilizar grandes cantidades de carga y cuando se quería llegar más rápido a un sitio preciso. De modo que las comunicaciones, como indicamos, fueron decisivas en el acelerado desarrollo de nuestro siglo. Hemos contemplado el más rápido avance en la investigación científica y en su aplicación práctica, al grado de que en nuestros días, todavía un alto porcentaje de los inventores que revolucionaron nuestro tiempo están vivos. De hecho, la vigésima centuria de nuestra era constituye sólo la quinta parte del último segundo de lo que Carl Sagan, el famoso astrónomo y astrofísico, llama "el año cósmico", que es el tiempo de vida del Universo. Y así, hoy nos servimos de los satélites, de la energía nuclear de fisión y de la termonuclear, de la computadora, de la fibra óptica (sin haber dejado de optimizar el petróleo), para los más diversos usos, desde los industriales y los médicos, hasta los domésticos y los de esparcimiento. Pero además, hay que notar que este primer año ha terminado y que, "sin importar la insignificancia del instante que nosotros hemos ocupado en el tiempo cósmico, es claro que lo que pase en y cerca de la Tierra en el principio del segundo año cósmico dependerá mucho de la sabiduría científica y de la diversa sensibilidad del género humano".²

Se ha visto, pues, que las comunicaciones han sido el catalizador de los muchos progresos que se han hecho en todos los campos de la actividad humana; justo es, entonces, que mencionemos algunos de los más notables descubrimientos que impulsaron a la comunicación misma a principios de siglo, sólo como muestra del gran número de hallazgos e invenciones que revolucionaron nuestra figura del mundo. Hacia el año 1900, en Francia se construye el primer tren suburbano, mejor conocido como Metro; la turbina de vapor es inventada por Auguste Rateau en 1902; los hermanos Wright hacen el primer vuelo en avión en 1903; de 1904 a 1914 se abre el Canal de Panamá, que comunicaría dos océanos; en 1918 se construye el primer portaviones y en 1919 se inician los vuelos aéreos comerciales; en 1920 se da comienzo a la primera estación comercial de radio y se hace posible el uso del

radar; en 1923 se inventa la televisión, al patentar V. K. Zworgkin su iconoscopio; para terminar, sumemos el radiotelescopio, que se inventa en 1933.

¿Y quién podría negar la importancia en las comunicaciones de la transportación terrestre? Ésta había conocido un particular desarrollo con el uso de la rueda (aunque en América no les había parecido muy necesario, al menos antes de llegar los españoles). De cualquier modo, a finales del siglo pasado, los ferrocarriles todavía eran el principal medio de transporte, sobre todo para grandes distancias y para grandes volúmenes de carga.

Sin embargo, hacia el año de 1908, Henry Ford, en el terreno de las comunicaciones, iba a modificar totalmente la vida humana tanto en lo privado como en lo público por la revolucionaria idea de promover la producción en masa del automóvil, abaratando su costo; con ello, lo pondría al alcance de millones de personas y provocaría la necesidad de la construcción de caminos, puentes y carreteras, por no mencionar otras implicaciones, tanto para el transporte y la economía como para el estilo de vida, integralmente. Por otra parte, el camino realizado para el transporte garantiza la comunicación en la medida que sirve para llevar y traer objetos, ideas y personas.

En el campo de las bellas artes, desde el cine hasta la escultura, no ha sido menor la cantidad de movimientos que se han sucedido unos a otros, incluso sobreponiéndose; los artistas han hecho suyas todas las vertiginosas transformaciones de la sociedad, reflejando la complejidad de la nueva situación a la que ha arribado el género humano, tanto en la forma y en el contenido como al adaptar los progresos tecnológicos a las técnicas y materiales de su quehacer artístico. En efecto, si hubo una tradición en el terreno de las artes, ésta fue la de la ruptura.

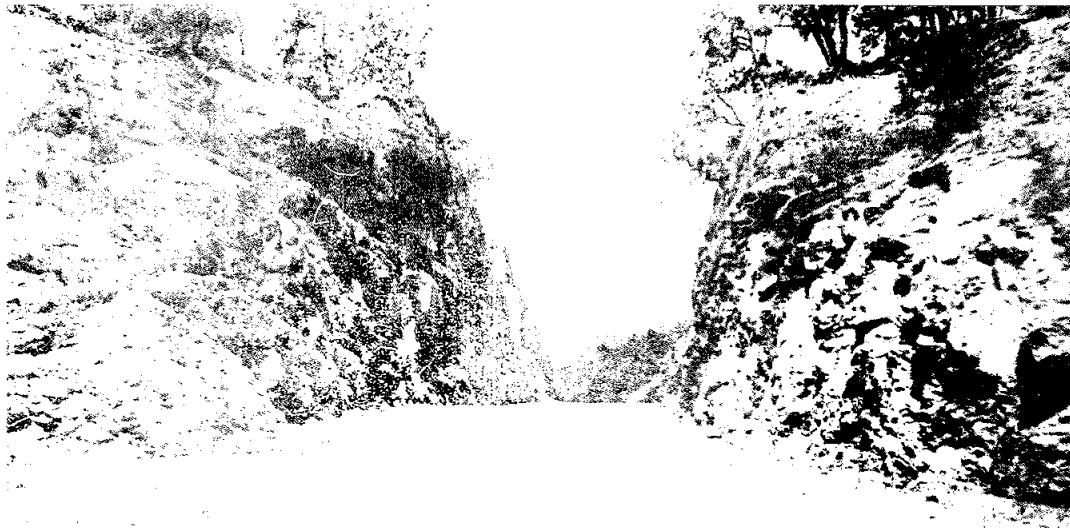
En lo que se refiere a la historia de las ideas, al lado del pragmatismo americano y sin que la variedad fuera menor que la de las ciencias y las artes, el panorama ideológico a principios del siglo fue dominado por el socialismo que, a partir del triunfo de la revolución rusa en Octubre de 1917, se convirtió en la encarnación del anhelo de una humanidad unida, socialmente próspera. Desgraciadamente la historia siguió otro curso y mostró que el futuro y el bien de la sociedad no podían conseguirse a costa del presente y del individuo.

También influyeron notablemente en la sociedad el psicoanálisis de Freud y el nihilismo de Nietzsche, que marcaron un hito en el autoconocimiento del hombre y provocaron una serie de investigaciones que repercutirían en toda la esfera del actuar humano y cuestionarían el sentido del hombre en el Universo.

El desarrollo industrial y el consecuente crecimiento económico exigieron la sistematización de los estudios de los medios de producción, en términos de eficiencia y abaratamiento de costos, dando lugar a la especialización en las ramas de planeación, administración y mercadotecnia a un nivel que nunca hubiera sido pensado en otros tiempos.

Sin embargo, este crecimiento también tuvo consecuencias negativas a semejanza de lo que sucedió con la primera Revolución Industrial del siglo XVIII en Inglaterra; por ejemplo, entre otras cosas, provocó desempleo, y, en el caso de los Estados Unidos -que a partir de la Primera Guerra Mundial se convertiría en protagonista del acontecer mundial-, la baja del valor de la moneda, lo que provocó la recesión por la caída de la bolsa en 1929.

De pronto, la influencia y determinación recíproca de investigación científica, desarrollo tecnológico, crecimiento económico, influencia ideológica y poder político era patente. Incluso las guerras ya no eran motivadas sólo por disputar una querrela personal o por un territorio, sino por obtener mercados, por defender una ideología o por conseguir información. Si el signo de este siglo lo representan las comunicaciones, sus herramientas son la tecnología y la información.



¹ Einstein, Albert, *De mi vida y pensamiento*, México, Dante / Quincenal, 1984. P. 61

² Sagan, Carl, *The Dragons of Eden: Speculations on the Evolution of Human Intelligence*, New York, Random House, 1977. P. 17.

MÉXICO

Nuestro país no fue la excepción, ni siquiera en lo que atañe a los movimientos armados. La Revolución Mexicana, iniciada en 1910, fue el primer movimiento armado del siglo, anteponiéndose incluso a la revolución bolchevique en Rusia, tan ansiada por el movimiento obrero que conmovió a toda la Europa de fines del siglo pasado.

Sin embargo, el movimiento armado mexicano no tiene entre sus causas la expansión económica, pues el régimen porfirista había retrasado el desarrollo de la población urbana y rural, a pesar de haber impulsado la creación del ferrocarril y la industrialización del país, aunque dejara ésta última en manos extranjeras. Por eso, la Revolución Mexicana, no motivada por una ideología particular: más que una revolución fue una “revelación”, un afloramiento de la sociedad mexicana que había estado sumergida durante el siglo pasado por los conflictos entre liberales y conservadores y, particularmente, por la política de Porfirio Díaz.

Cualesquiera que hayan sido las causas del movimiento armado, éste puso de manifiesto la necesidad de transformar el país, comunicándolo más eficientemente, pues, entre otras cosas, el centralismo del gobierno federal y el consecuente aislamiento de las diferentes regiones de los Estados quedaron más que manifiestos. El desarrollo que debería buscarse, dadas las gigantescas transformaciones que sufría el mundo en ese entonces, no podía conseguirse de seguir ignorando la necesidad de hacer de México un todo unido y compacto, lo que sólo era posible haciendo que las relaciones de todos los mexicanos entre sí fueran más eficientes, procurando, consecuentemente, que los medios de comunicación se desarrollaran. Tan palpable se hacía esta necesidad que ni siquiera durante los años más críticos de la lucha armada se detuvo la construcción de caminos, de ferrocarriles y de otras obras públicas, como tampoco bajo el breve gobierno de Francisco I. Madero ni bajo el de Victoriano Huerta.

Mientras Europa vivía la Primera Guerra Mundial, de 1914 a 1919, México, mediante su revolución, se enfrentaba consigo mismo. Como resultado de este encuentro, el 31 de enero de 1917, la Asamblea Constituyente, en la cual Venustiano Carranza tuvo gran influencia, sentaba las bases para lanzar a México a la participación activa en el concierto de las naciones; en realidad, todos los gobiernos subsecuentes no buscaron sino llevar a cabo este proyecto. Sin embargo, la violencia desatada por la Revolución Mexicana no había cesado todavía: Plutarco Elías Calles provocaría una guerra religiosa (la Guerra Cristera) -sin contar con el hecho de que, antes, los mismos Venustiano Carranza y Álvaro Obregón fueron brutalmente asesinados-. Esta clase de acontecimientos fueron los que retrasaron el desarrollo mexicano, del mismo modo que sucedió durante todo el siglo XIX; no fue sino hasta el gobierno interino de Emilio Portes Gil, quien llegó a un arreglo con las autoridades religiosas, que se pudo avanzar de lleno hacia el progreso que era, al parecer, el nuevo nombre de la paz.

No obstante, los años que siguieron a la firma de la Constitución Mexicana no fueron totalmente estériles; el campo de las humanidades fue particularmente prolífico, incluso durante los años de conflicto bélico. El Ateneo de la Juventud, del cual formaban parte hombres de la talla de Alfonso Reyes, Pedro Henríquez Ureña, Antonio Caso y José Vasconcelos, había dejado su impronta, pues se opusieron creativamente al positivismo de la época porfirista; todos sus miembros siguieron partici-

pando en la vida cultural del país y promoviéndola (Vasconcelos, por ejemplo, llegó a ser Secretario de Educación). También surgió la novela de la revolución, con obras como *Los de Abajo*, de Mariano Azuela o *La Sombra del Caudillo*, de Martín Luis Guzmán; en el campo de las artes plásticas, destaca el muralismo, que llegó a tener influencia mundial, con las obras de Diego Rivera, de José Clemente Orozco y de David Alfaro Siqueiros; en la poesía destacan Amado Nervo y Ramón López Velarde, además de Enrique González Martínez y Manuel Gutiérrez Nájera, entre muchos otros.

La Revolución Mexicana, al lado de los problemas agrario y laboral, hizo emerger una incipiente clase media. Plutarco Elías Calles consigue aglutinar todas las diversas fuerzas políticas en un partido y crea el Partido Nacional Revolucionario y, siguiendo los lineamientos de la Constitución, comienza a llevar adelante las reformas conseguidas por la Revolución en materia agraria, laboral y educativa, principalmente. Pero quien consiguió ampliar más y llevar a la realidad el proyecto revolucionario fue Lázaro Cárdenas. En efecto, dice Octavio Paz: “Durante la época que dirige al país Lázaro Cárdenas, la Revolución tiende a realizarse con mayor amplitud y profundidad. Las reformas planteadas por los regímenes anteriores al fin se llevan acabo. *La obra de Cárdenas consuma la de Zapata y Carranza*”.³

³ Paz, Octavio, *El Laberinto de la Soledad. Postdata. Vuelta al Laberinto de la Soledad*, México, Fondo de Cultura Económica, Colección Popular 471, 1993 (Segunda Edición) P.167.

**NACIMIENTO DE
LAS JUNTAS LOCALES
DE CAMINOS**



NACIMIENTO DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS

ANTECEDENTES

El progreso y el desarrollo del cardenismo no se entenderían si se dejara de prestar atención a las administraciones anteriores, sobre todo en lo que se refiere a las actividades relacionadas con las comunicaciones en general y con la construcción de caminos en particular, que fue, sin exagerar, una piedra angular en el llamado “Milagro Mexicano” de fines de la primera mitad de siglo.

Durante el periodo posterior a Carranza ya se había sentido “un espíritu evolutivo que revela el convencimiento, la certidumbre de que la realización de obras materiales implica un medio y a la vez un poderoso estímulo a la prosperidad del país”.⁴ No fue sino hasta Calles que “la tónica en la realización de la obra pública entró en un ritmo ascendente que no ha sido ya jamás abandonado por los gobiernos de la revolución”.⁵ Habiendo tomado posesión de su cargo el primero de diciembre de 1924, Calles mantuvo, tanto en lo moral como en lo material, una firme decisión por llevar adelante el proyecto emanado de la Constitución. Fundó escuelas y bibliotecas por todo el país, impulsando la educación; creó la Comisión Nacional de Caminos; la de Irrigación, que devendría en la Secretaría de Recursos Hidráulicos; el Banco de Crédito Agrícola; la Comisión Nacional Agraria; la Junta de Conciliación y Arbitraje; el Servicio Postal Aéreo; el Banco de México y los giros telegráficos internacionales entre México, Estados Unidos y Canadá, entre otras de sus obras. Todo esto sentó las bases para que, quienes vinieran después, pudieran llevar a cabo la realización de las ideas y las obras que la Revolución esperaba.

La singular importancia de la Comisión Nacional de Caminos, que fue creada en 1925 por efecto de la Ley del 30 de marzo del mismo año, que fue publicada el 6 de abril y que se reformó cinco meses después, radica, entre otras cosas, en los beneficios locales y nacionales que la construcción de caminos trajo para todo México. Cabe decir que dicha construcción fue posible por haber sido destinados para su efecto los impuestos sobre ventas de primera mano de gasolina y los productos del impuesto *ad valorem* sobre tabacos labrados.

En resumen, “Calles no omitió esfuerzo alguno para dotar a la nación de una red de caminos que satisficiera la creciente necesidad de mejorar los medios de transporte, dirigidos al mayor desenvolvimiento de todas las actividades del país, y abrió la puerta a las grandes realizaciones nacionales”.⁶

El 29 de agosto de 1931, el entonces Presidente de la República, Ing. Pascual Ortiz Rubio, expidió la Ley sobre vías generales de comunicación y medios de transporte. Por ella, eran declarados, entre otros, como vías generales de comunicación, los caminos que comunicaran la capital de la República con puntos de las costas o fronterizos, o con las capitales de los Estados o de los Territorios Federales de entonces; los que total o parcialmente incurrieran dentro de la zona fronteriza de cien

expidió la Ley sobre vías generales de comunicación y medios de transporte. Por ella, eran declarados, entre otros, como vías generales de comunicación, los caminos que comunicaran la capital de la República con puntos de las costas o fronterizos, o con las capitales de los Estados o de los Territorios Federales de entonces; los que total o parcialmente incurrieran dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros, o en la de cincuenta a lo largo de las costas; los que se construyeran por cuenta de la Federación; los que fueran declarados por la Secretaría del ramo o por el Ejecutivo Federal vías generales y los puentes ya construídos y los por construir sobre las líneas divisorias internacionales, del mismo modo que los tendidos sobre las vías generales de comunicación. Dichas vías, que debían estar sujetas al Plano Nacional de los Estados Unidos Mexicanos o a los estudios parciales destinados a conformar dicho Plano, estaban consideradas de utilidad pública, inalienables e imprescriptibles.

Es de notar la rapidez y la efectividad en los cambios realizados a fin de hacer óptimas las transformaciones del país en este rubro; por ejemplo, el día 28 de abril de 1932, el mismo Presidente Ortiz Rubio, mediante un acuerdo presidencial, decidió que la Comisión Nacional de Caminos fuera sustituida por la Dirección Nacional de Caminos, cuyo Reglamento fue expedido el 19 de mayo del mismo año y publicado poco después de dos meses. De tal manera, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tendría como dependencia a dicha Dirección para administrar y aplicar los fondos del presupuesto en la construcción y conservación de caminos y puentes nacionales, adquirir la maquinaria necesaria y formular su programa de trabajos.⁷

⁴ González de Cosío, Francisco, *Historia de las Obras Públicas en México*, México, Secretaría de Obras Públicas, 1971. Tomo I. P. 405.

⁵Ibid

⁶Ibid 416. Para una visión más amplia de la figura de Calles con respecto a su influencia sobre la actividad de la construcción, v. San Luis Potosí.

⁷ Aclaremos que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas fue creada con este nombre el 25 de diciembre de 1917, nombre que tiene su primer antecedente en la Secretaría creada el 13 de mayo de 1891 y de la cual el primer titular fue Manuel González de Cosío.

CREACIÓN DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS Y SU SOPORTE LEGAL

Los romanos comprendieron dos cosas sobre las cuales sustentaron su Imperio: el derecho y las comunicaciones. Sin el primero, que inspirado en la Constitución de Solón, evolucionó de ser la Ley de las Doce Tablas a un sinnúmero de leyes que normaron y rigieron la vida social, económica, política y administrativa de los latinos y de todos los pueblos a Roma sometidos, el Imperio no hubiera sido posible, ya que se hubiera caído en el más completo caos. Se dice que Grecia legó al mundo la filosofía; los romanos legaron al mundo el derecho. Sin el derecho, sin las instituciones jurídicas, el paso del tiempo hubiera hecho que se olvidara lo que los hombres se esforzaron en crear. Por otro lado, es innegable que Roma creció por su genio militar, pero, sin la construcción de caminos, es evidente que no hubiera llegado a ser ni la sombra de lo que, en su más alto sueño, el pueblo romano vislumbrara. “Todos los caminos llevan a Roma”, reza el dicho; y en efecto, sin la intrincada red de caminos (e incluso ya en esa época carreteras) que los romanos edificaron a todo lo ancho y largo de su Imperio, hubiera sido sumamente difícil que este pueblo hubiese sostenido la hegemonía que mantuvo durante varios siglos. En verdad, caminos y carreteras, además de comunicar a las diferentes ciudades y pueblos, permitía que las legiones se movilizaran con una rapidez mucho mayor que la de sus enemigos, provocando que fuera casi imposible sorprender a los ejércitos romanos.

Así, de la misma manera en que los romanos comprendieron estos dos factores, la Federación Mexicana se apresuró a normar a la naciente República de la época post-revolucionaria, dándole leyes e instituciones. En cuanto a las comunicaciones, hemos visto que eran de suma importancia para el Estado y que se les otorgó, inmediatamente, la atención debida.

Desde 1932 (22 de diciembre), por medio de un acuerdo presidencial, se había determinado que los Estados ayudaran a la Federación obrando en el mismo sentido que ésta, ya que el fin de construir caminos fue considerado de vital importancia para el país.

De esta manera, “siete meses antes de entregar el poder a su sucesor, el general Rodríguez, haciendo uso de las facultades extraordinarias concedidas por el Congreso de la Unión, emitió, con fecha 20 de abril de 1934, la muy importante y trascendental *Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados*, que constituye la primera en su género, y abrió la puerta a una actividad que ha producido excelentes frutos”.⁸

Merece ser notado que el historiador califica de “excelentes” a los resultados obtenidos por el efecto de esta Ley. Ésta conservó los principios básicos generales del acuerdo que la precedió, perfeccionando la idea que le dio origen, aunque no fue sino hasta el 30 de diciembre del año siguiente, ya dentro de la administración del General Cárdenas cuando se complementó con el reglamento respectivo. En atención a la importancia de esta ley, nos permitimos reproducirla a continuación:



LEY SOBRE CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS EN COOPERACIÓN CON LOS ESTADOS

ARTÍCULO 1o. La construcción de caminos que lleve a cabo el Gobierno Federal en Cooperación con los Estados queda sujeta a la presente Ley.

ARTÍCULO 2o. Para los efectos de esta Ley, los caminos se considerarán divididos en nacionales y locales.

ARTÍCULO 3o. Para la construcción de los caminos a que se refiere el artículo anterior, el Erario Federal contribuirá con una cantidad igual a la que aporten los Gobiernos de las entidades federativas, siempre que se llenen los requisitos siguientes:

I. Que la Legislatura Local expida una Ley en la que se disponga que en el Presupuesto de Egresos de cada año se asigne una cantidad para la construcción de la red de caminos, hasta su terminación.

II. Que se integre una Junta Local de Caminos en la que estén representados: el Gobierno del Estado, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las Cámaras de Comercio, de Industria o de Agricultura y las empresas de Auto-transportes.

III. Que el Gobierno del Estado haya aprobado el proyecto de la red de caminos que la Junta Local respectiva hubiere sometido a su consideración para el mejor desarrollo económico, agrícola e industrial del Estado, señalando el orden en que por su importancia deben construirse.

IV. Que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, apruebe a su vez el proyecto a que se refiere el párrafo anterior, a cuyo efecto la Junta Local de Caminos lo remitirá a dicha Secretaría.

ARTÍCULO 4o. Satisfechos los requisitos del artículo anterior, el Gobierno de la Federación y los de los Estados, pondrán a disposición de las Juntas Locales de Caminos los fondos necesarios para la construcción de los mismos, por mensualidades adelantadas.

ARTÍCULO 5o. Las Juntas Locales administrarán los fondos y se encargarán de la construcción de caminos, bajo la dirección técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

ARTÍCULO 6o. Los fondos se aplicarán a la construcción de un solo camino, de la siguiente forma:

I.- En los caminos locales hasta su completa terminación.

II. En los nacionales hasta que queden revestidos y con puentes de longitud máxima de 50 metros; los puentes mayores y la pavimentación se harán por cuenta del Erario Federal.

ARTÍCULO 7o. Las Juntas Locales de Caminos rendirán mensualmente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por conducto de la Dirección Nacional de Caminos, un informe de los trabajos ejecutados y la comprobación de las erogaciones efectuadas.

- ARTÍCULO 8o.** La conservación de los caminos nacionales y locales corresponderá a las Juntas Locales cuando no estén pavimentados. Cuando lo estén, su conservación corresponderá: al Gobierno Federal si se trata de caminos nacionales y a los Gobiernos de los Estados cuando sean locales.
- ARTÍCULO 9o.** Tanto en los caminos nacionales como en los locales queda prohibido el cobro de peaje.
- ARTÍCULO 10.** Se faculta al Ejecutivo Federal para que continúe cooperando con los Gobiernos de los Estados, en la forma que previene el acuerdo presidencial número 1746 del 22 de diciembre de 1932, mientras en cada Estado se determina la red de caminos a que se refiere la fracción III del artículo tercero.
- ARTÍCULO 11.** El Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dictará las disposiciones que estime convenientes para el mejor cumplimiento de los preceptos de esta Ley, y en caso de duda sobre la inteligencia de sus preceptos, fijará la interpretación oficial.

Inmediatamente después de que fuera promulgada esta Ley, se hizo necesario expedir un Reglamento, el cual, siendo Presidente Constitucional el Gral. Lázaro Cárdenas, fue publicado con fecha 30 de diciembre de 1935. Dicho Reglamento -cuyo nombre oficial era Reglamento sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados- constaba de varios capítulos, conteniendo en total, setenta y ocho artículos, más uno transitorio. Los diferentes capítulos fueron dispuestos de la forma siguiente:

Capítulo Primero: Disposiciones Generales.

Capítulo Segundo: De las Juntas Locales; De la constitución y aplicación del fondo cooperativo; De las personas que deberán integrar las Juntas Locales; De las atribuciones y obligaciones de las Juntas.

Capítulo Tercero: De las atribuciones y obligaciones del Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Capítulo Cuarto: De los tesoreros y de los pagadores de las Juntas.

Capítulo Quinto: Proyecto de caminos en general.

Capítulo Sexto: Programa de trabajos y presupuestos.

Capítulo Séptimo: Adquisiciones. Comprobación de gastos.

Capítulo Octavo: De la conservación.

Capítulo Noveno: Sanciones.

Al llevarse a la práctica el Reglamento anterior, se encontraron algunas deficiencias a

propósito de la definición de las Juntas Locales de Caminos, en cuanto a las formalidades y condiciones para la ayuda de la Federación a los Estados en la construcción de carreteras, en la imposición de terminar todas las obras que se emprendan y otras más.

Por lo tanto, fue necesario modificar dicho Reglamento, el cual quedó derogado al ser expedido el nuevo Reglamento, con fecha 4 de agosto de 1937. Este nuevo Reglamento innovó en los siguientes puntos:

* Se definían las Juntas Locales de Caminos como organismos oficiales encargados de la construcción de caminos locales, y nacionales en su caso, autónomos en sus determinaciones y con personalidad jurídica para hacer valer sus derechos en lo administrativo y ante los tribunales locales y federales; pero sin poder dejar de ejercitar acciones que les asistiesen, desistirse de las intentadas, renunciar derechos procesales ni transar sin la autorización de la Secretaría de Hacienda y del Gobierno del Estado a que perteneciesen.

* Quedaban integradas (sc. las Juntas) por un Presidente, que sería el Gobernador del Estado; un Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; uno de las Empresas de Auto-transportes, y otro de la Cámara de Comercio.

* Se establecían nuevas condiciones para la ayuda de la Federación a los Estados en la construcción de carreteras.

* La Secretaría de Hacienda debía entregar “directamente” a las Juntas Locales de Caminos las participaciones, a que eran merecedoras los Estados, en la percepción de los impuestos federales, la cual entrega se hacía anteriormente por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

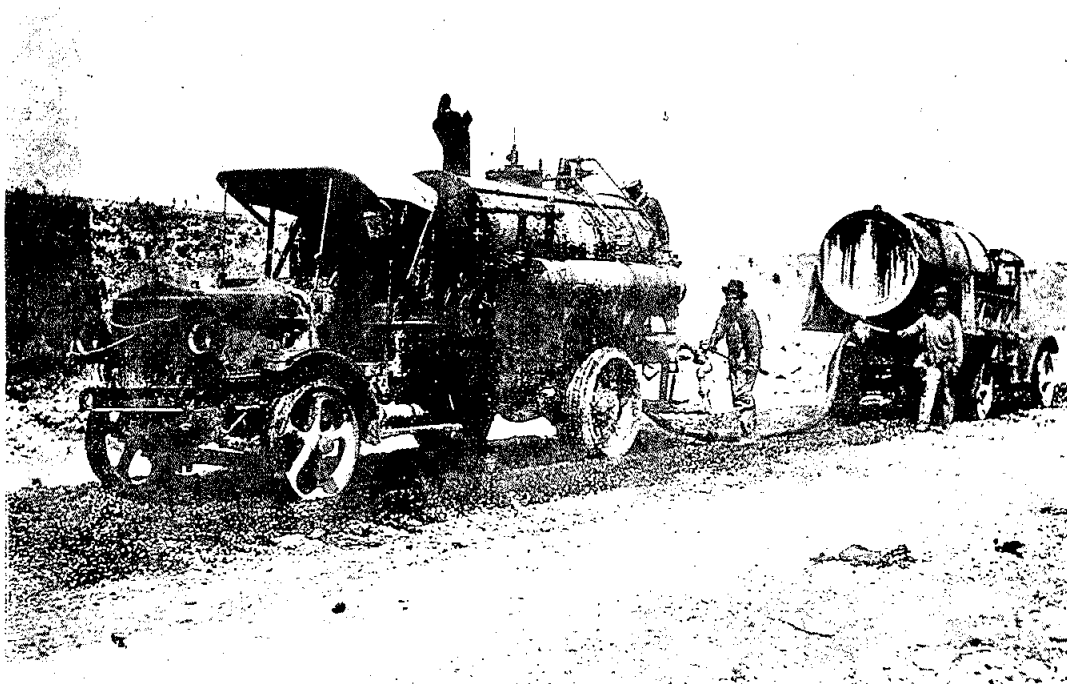
Posteriormente, el 7 de abril de 1938, se modificó el artículo 10 del Reglamento anterior, al que le fue añadido un párrafo con el fin de cubrir una laguna que seguramente traería conflictos entre los Estados, al designar al presidente de la Junta mancomunada, en el caso de carreteras en cooperación que cruzaran los límites entre dos o más entidades federativas. Sólo hasta el 6 de diciembre de 1941, siendo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el Gral. Manuel Ávila Camacho, se reformó por última vez el Reglamento del 4 de agosto de 1937, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 15 de abril de 1942, donde se vuelve a mencionar expresamente el impuesto sobre el consumo de gasolina, tal como aparecería en el Reglamento del 30 de diciembre de 1935, pese a que en 1937 dicho impuesto se incluyó en la expresión “Impuestos Federales”, cuyo producto se destinaba a financiar la construcción de carreteras; por lo anterior, fue este último Reglamento el que rigió a las Juntas Locales de Caminos hasta su desaparición (salvo algunas modificaciones por acuerdo presidencial).

El artículo decimosexto de dicho Reglamento, considera (y define) que las Juntas Locales de Caminos “son organismos oficiales encargados de la construcción de caminos locales, y nacionales en su caso, con personalidad para hacer valer sus derechos en lo administrativo y judicialmente”.

Un análisis cuidadoso de las disposiciones legales que conforme a la Ley Sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados y a su Reglamento regulan la aportación del Gobierno Federal en forma bipartita para la construcción de caminos locales, lleva al convencimiento de que

tales organismos son descentralizados de los gobiernos de los Estados, ya que son creados por los mismos y disfrutan de personalidad jurídica y patrimonio propios, pues al constituirse el fondo cooperativo, los recursos destinados al mismo salen tanto del patrimonio del Estado como del de la Federación, para integrar aquél que le corresponde a dicho Organismo Público Descentralizado de carácter local, el que lo administra conforme a los programas que tienen aprobados ambos gobiernos; por lo tanto, las Juntas Locales de Caminos tuvieron conforme a la Legislación entonces vigente y conforme al origen de su creación, una personalidad distinta tanto del Gobierno Local como del Gobierno Federal.⁹

Pensamos que es de singular importancia subrayar que las Juntas Locales de Caminos fueron los primeros organismos descentralizados que existieron en la República Mexicana. Sin duda alguna y a juicio de no pocas opiniones, fueron ellas las que sentaron el primer precedente en México para la vertebral idea de la descentralización.¹⁰



⁸ González de Cosío, 427.

⁹ Cfr., Ibid, P. 428 - 429.

¹⁰ Para más detalles sobre el particular, v. Sonora, nota 1.



DISPOSICIONES LEGALES QUE AFECTARON A LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS

Es evidente que no sólo se rigieron las Juntas por su Ley y por su Reglamento; para su funcionamiento, les fueron necesarios por inherentes (y muchas veces por necesarios) otros tipos de disposiciones legales que afectaron a dichos organismos mientras existieron. Enumeramos aquí, por orden jerárquico y cronológico, todo el espectro de la base legal de mayor importancia que directa e indirectamente normó a las Juntas Locales de Caminos:

- * Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917.

LEYES

- * Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados
Diario Oficial de la Federación, 8 de mayo de 1934.
- * Ley de Vías Generales de Comunicación
Diario Oficial de la Federación, 19 de febrero de 1940.
- * Ley Federal del Trabajo
Diario Oficial de la Federación, 10. de abril de 1970.
- * Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado
Diario Oficial de la Federación, 28 de diciembre de 1973.
- * Ley General de Asentamientos Humanos
Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1975.
- * Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público
Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1975.
- * Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
Diario Oficial de la Federación, 29 de diciembre de 1976.
- * Ley de Inspección de Adquisiciones
Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1976.
- * Ley sobre Adquisiciones, Arrendamientos y Almacenes de la Administración Pública
Federal Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1979.
- * Ley de Responsabilidades de los Funcionarios y Empleados de la Federación, del Distrito
Federal y de los Altos Funcionarios de los Estados
Diario Oficial de la Federación, 4 de enero de 1980.

- * Ley de Obras Públicas
Diario Oficial de la Federación, 30 de diciembre de 1980.
- * Ley General de Bienes Nacionales
Diario Oficial de la Federación, 8 de enero de 1982.
- * Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos
Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1982.
- * Ley de Planeación
Diario Oficial de la Federación, 5 de enero de 1983.
- * Ley de Expropiación
Diario Oficial de la Federación, 25 de diciembre de 1983.
- * Ley del ISSSTE
Diario Oficial de la Federación, 27 de diciembre de 1983.

REGLAMENTOS

- * Reglamento del artículo 46 de la Ley de Vías Generales de Comunicación
Diario Oficial de la Federación, 26 de julio de 1940.
- * Reglamento sobre la Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados
Diario Oficial de la Federación, 15 de abril de 1942.
- * Reglamento de Escalafón de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Diario Oficial de la Federación, 26 de noviembre de 1968.
- * Reglamento Interior de Trabajo¹¹
Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1972.
- * Reglamento del Registro Público de la Propiedad Federal
Diario Oficial de la Federación, 30 de agosto de 1978.
- * Reglamento de la Ley de Obras Públicas
Diario Oficial de la Federación, 8 de septiembre de 1981.
- * Reglamento de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público
Diario Oficial de la Federación, 18 de noviembre de 1981.
- * Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Diario Oficial de la Federación, 29 de marzo de 1983.

ACUERDOS

- * Acuerdo por el cual se modifica la Estructura Orgánica de la Dirección General de Carreteras en Cooperación
Diario Oficial de la Federación, 5 de agosto de 1983.

OTROS

- * Condiciones Generales de Trabajo
Diario Oficial de la Federación, 19 de febrero de 1976.
- * Inspección e Instructivo sobre Rendición de Cuentas de las Juntas Locales de Caminos
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección Nacional de Caminos, México, 1954.

¹¹ Dicho Reglamento se formuló de acuerdo con lo establecido en el artículo 27, inciso "B" del Reglamento sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados y las partes que lo formularon fueron los Gobiernos de los Estados y Territorios y la Dirección General de Carreteras en Cooperación de la Secretaría de Obras Públicas.

**HISTORIA PARTICULAR DE
ALGUNAS JUNTAS**



HISTORIA PARTICULAR DE ALGUNAS JUNTAS

Sin duda alguna, todas y cada una de las Juntas Locales de Caminos tienen una historia particular, única, irrepetible. Aunque no podemos negar que, en su gran mayoría, se crearon bajo las mismas circunstancias -tiempo, situaciones política y jurídica, finalidades y metas- no todas se desarrollaron de igual manera. La afirmación anterior no entraña un juicio de valor. Al contrario, supone solamente la diferencia entre los accidentes que cada Junta en particular sufrió.

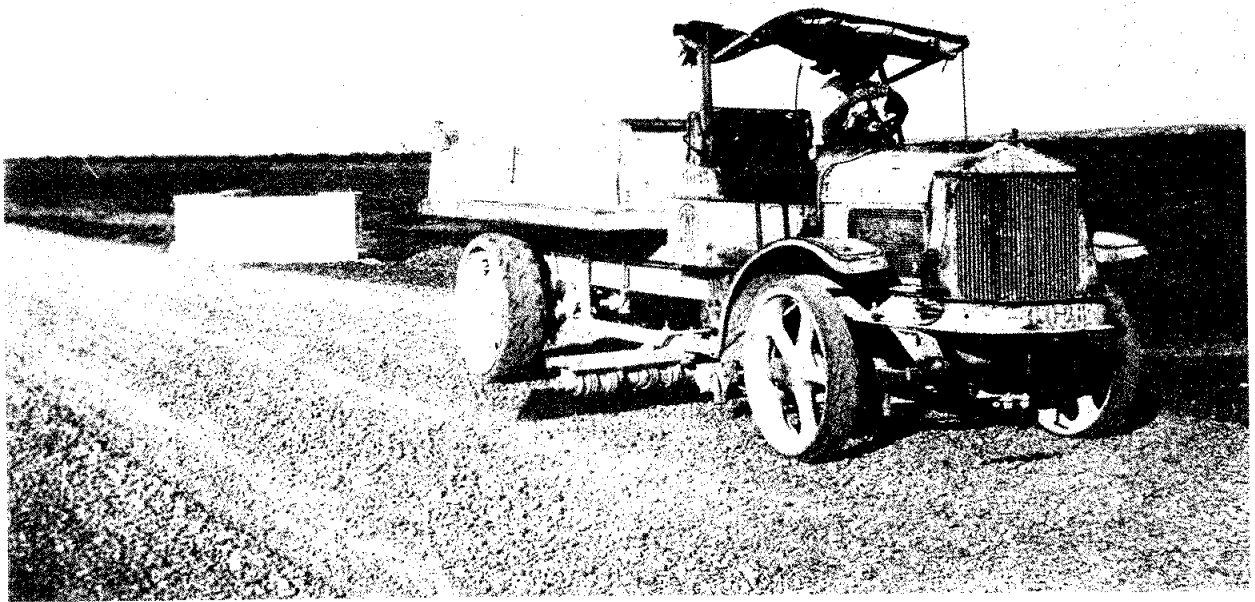
Siempre existieron quienes trataron de hacer de su Junta una expresión del esfuerzo cotidiano por mejorar la infraestructura del país; existieron siempre aquellos anónimos para quienes la Junta se convirtió en un estilo de vida (basta imaginar lo que implica abrir una brecha o desmontar en la selva para comenzar la carretera); finalmente, quienes desde un puesto administrativo u organizativo no cejaron en su labor, existieron siempre. Este es el sitio que les ha sido reservado, que un azar o una justicia les otorga para hablar.

Sería innecesario, por otra parte, que las historias todas de todas las Juntas tuvieran aquí cabida: resultaría no monótono, mas sí repetitivo. Subrayamos, que en todas y cada una se encuentra una gran satisfacción, una gran obra; algunas, sin embargo, presentan tal vez de una forma más vívida lo que hay de humano en estas historias. Si los datos estadísticos representan para un ojo interesado el valor intrínseco del trabajo y la constancia de los logros, resulta aún mejor cuando nos hablan directamente las voces del recuerdo.

De esta forma, nos hemos visto enfrentados a la gran responsabilidad de seleccionar lo que, a nuestro juicio, ilustra mejor para todos los lectores posibles esta Historia. Procuramos que, para quienes participaron en cualquier grado, en cualquier momento en el tiempo y bajo cualquier situación en la historia de cualquier Junta, todas las voces se conviertan en esta voz, todo el reconocimiento se convierta en este reconocimiento: identificación personal, sonido entre dos espejos.¹²

¹² Aclaremos que, hasta donde ha sido posible sin menoscabo del sentido, hemos respetado tanto estilo como contenido de cada historia, tal y como fue escrita. Cuando el relato tenga un narrador específico se respetará su autoría. Asimismo y precisamente por la esencia que se buscó y que se intenta presentar en este trabajo, advertimos que estilo, contenido e incluso extensión, así como los históricos documentos y fotografías, pueden ser de muy variada índole como resultado natural de las diversas autorías, pues se pensó que en esta forma se lograría una visión más amplia y rica de las cosas. Además de lo anterior, precisamos que las Historias abarcan del año de 1933 -algunas aun antes- al año de 1980, aunque en otros lugares del libro se amplíen las fechas hasta 1983, incluso; por ejemplo, algunas disposiciones legales son de este año y en el Capítulo IV también se alarga la fecha por razones prácticas. Finalmente, se encontrarán dentro del cuerpo de las Historias, anécdotas que fue imposible separar para ubicarlas en el Capítulo V, que es el Anecdotario.

JLG



BAJA CALIFORNIA SUR

Con fecha 2 de enero de 1933 se creó la Junta Local de Caminos del Territorio de Baja California Sur,¹ según acta constitutiva signada por el C. General de División Juan Domínguez Cota, entonces Gobernador del Territorio y el Sr. Ing. Juan Rodríguez Flores en calidad de Representante de la, en aquel tiempo, S.C.O.P. El primer local que ocuparon las Oficinas, Gabinetes y Bodegas se encontraban ubicadas en la esquina de las calles 16 de Septiembre y Belisario Domínguez, en esta ciudad de La Paz y donde, hoy día, se localiza el Palacio Municipal.

El trabajo que de inmediato acometió la Junta fue el inicio del camino La Paz - San José del Cabo, tramo La Paz - San Pedro con el 0+000 Km. frente al desaparecido Palacio de Gobierno, en el cruce de las calles de Madero y 5 de Mayo. Por esta última calle y a la altura del cruce con Ignacio Ramírez, se iniciaron propiamente los trabajos de construcción que consistirían en terracerías, obras de arte y revestimientos, ya que de la Madero a la Rúa antes citada eran calles empedradas de la Ciudad. La brigada que llevaba el trazo estaba a cargo del propio Ing. Rodríguez Flores y de los ingenieros Sebastián Díaz Encinas y Víctor Manuel Liceaga Solares.

Independientemente de la construcción del camino La Paz - San José del Cabo, la Junta se hizo cargo, automáticamente, de la conservación de la brecha del camino antiguo hasta El Arco, límite con el Territorio Norte de Baja California, con una longitud de cerca de 900 Km. de brecha casi intransitable que se alojaba sobre serranías y vastos desiertos; en estos últimos, dejaron su vida algunos temerarios conductores que, por fallas mecánicas en sus vehículos, perdidos en el desierto, morían de sed. También hacia el Sur, la brecha antigua a San José del Cabo, tanto por la ruta del Golfo de California como por la del Pacífico, pasó a formar parte del compromiso de conservación de la Junta. El fondo cooperativo para la iniciación de los trabajos ascendía a la cantidad de \$100,000.00 pesos, suma que permitió la ocupación de más de 150 peones, independientemente de alrededor de 75 soldados de la compañía fija que guarnecía la plaza y a los cuales se les tenía asignada una compensación de \$0.50 pesos diarios para que "trabajaran en la carretera" por orden del Gobernador del Territorio y Comandante de la Tercera Zona Militar, Gral. Domínguez Cota. El salario mínimo en el año de 1933 era de \$1.00 peso diario. En el corriente de 1980 es de \$155.00 pesos.

En 1934 viene a relevar al Ing. Rodríguez Flores el Ing. Carlos Hernández y Hernández, cuya función se extendió hasta finalizar el año de 1939; posteriormente, el Ing. Hernández llegó a ocupar el puesto de Director General de Caminos. Durante su gestión como Representante de la S.C.O.P. se prosiguieron las obras del camino a San José del Cabo, se abrió la brecha que todavía se denomina actualmente "de la costa" -que va directamente de La Purísima a San Ignacio por el litoral del Pacífico, trabajo que estuvo a cargo directo del Ing. Sebastián Díaz Encinas- y se revistió el tramo La Poza - La Purísima, que contaba con algunas obras de arte a base de vados empedrados en su mayor parte. También se inició el trabajo de construcción de la carretera a El Corumel y, por último, otra de las disposiciones del Ing. Hernández fue cambiar la Junta a otro local más amplio, con patio suficiente para talleres, almacén, etc., alquilando una casa ubicada en las calles de Ocampo y Serdán.

A fines de 1939 toma posesión como Representante el Ing. Adolfo M. Cabral, quien prosigue las obras de sus antecesores. Su gestión fue breve (aproximadamente de diez meses) y entrega la estafeta en las postrimerías del año de 1940.

El Ing. Cabral, no obstante el poco tiempo que estuvo de Representante, dejó gratos recuerdos pues, con su estilo bronco, atrabancado y rijoso, se echó a la bolsa al personal de campo donde permanecía la mayor parte del tiempo trabajando y conviviendo con la peonada.

En aquellos tiempos estableció récord de velocidad entre La Paz y Todos Santos, cuando el camino era de terracerías revestidas en parte y el resto terracerías en construcción y brecha antigua. Todavía se recuerda una famosa bronca que se armó precisamente en Todos Santos en una ocasión en que los trabajadores de aquel lugar le reclamaron en forma airada el retraso en el pago de las decenas, suscitándose una discusión acalorada que llegó hasta la agresión física.

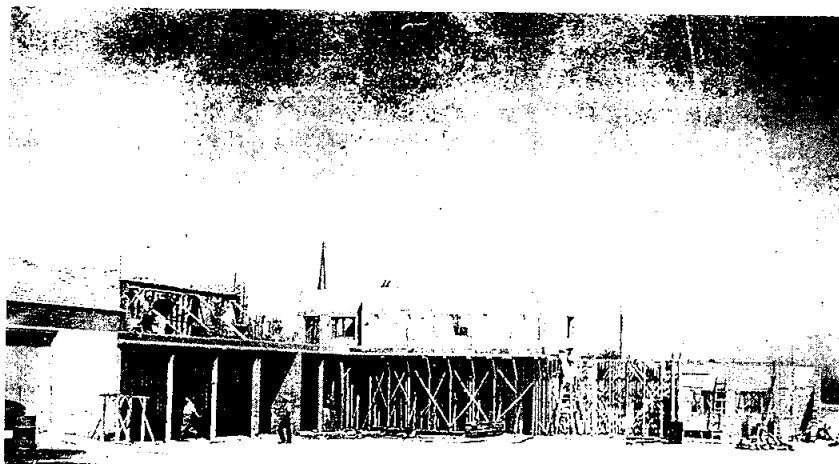
El Ing. Cabral repelió a cachazos de su pistola a la gente, auxiliado por su chofer Juan Moyrón, que era gran pateador, logrando abrirse paso, abordar la camioneta y salir pitando. Siempre recordaba el Ing. Cabral que fue una gran suerte el que no llevara cargada el arma, pues indiscutiblemente que las cosas hubieran llegado a mayores.

El Ing. Cabral, caminero desde la antigua Dirección Nacional de Caminos, para ir a comer se tomaba antes, él solo, casi una botella de tequila de aperitivo. La cerveza no le gustaba pues decía que "no le hacía el agua".

El Ing. José Ruiz Ugalde es quien recoge la estafeta. En su periodo y para ser preciso, en septiembre de 1941, azotó al Territorio uno de los más grandes ciclones de que se tenga memoria, que causó graves perjuicios, entre otros, como es lógico, hizo trizas en gran parte el camino en construcción La Paz - San José del Cabo.

Hasta el año de 1944 en que concluyó su comisión, se llevaron a cabo los trabajos de reconstrucción del camino antes citado, se concluyó el camino con terracerías revestidas y obras de arte al balneario El Corumel y se prosiguió con la construcción hacia adelante en el camino que se denominó Corumel -Pichilingue, por un trazo diferente al actual, camino que quedó inconcluso. También se construyeron caminos de Santiago a Las Cuevas y de Santiago a La Trinidad, y se trabajó en el tramo San Bartolo - Santiago por una ruta alojada sobre la sierra, a instancias y gestiones del General Francisco J. Múgica, a la sazón Gobernador del Territorio, ruta que no llegó a cristalizar. El mismo ciclón del 41 destruyó los primeros 12 kilómetros que se habían construido, de lo que pretendía ser la carretera Transpeninsular, que luego se abandonó.

El Ing. Ugalde adquirió el terreno que actualmente ocupa el edificio de la Junta, en Ocampo y Lic. Verdad, llevando a cabo asimismo la parcial construcción de la que es ahora la planta baja y otras instalaciones que permitieron el traslado en julio de 1944 de las oficinas, almacén, gabinete, talleres, etc. al local con que ahora se cuenta, ubicado en pleno centro geográfico de La Paz, pero que en aquel entonces era un solitario y enmontado suburbio a donde con frecuencia llegaban víboras, zorrillos y otros animales del monte. Por cierto que todavía los treintañosos recuerdan una mañana en que el Pagador, después de dar un gran grito, salió corriendo de las oficinas a todo lo que le permitían sus veloces piernas: había estado a punto de pisar un enorme crótalo que dormía junto a su escritorio.



Se adquirió el terreno que actualmente ocupa el edificio de la Junta, llevándose a cabo la parcial construcción.

A fines de 1944 se hace cargo de la Representación el Ing. José Ricardo Bárcena Escobedo; en su periodo, como los presupuestos no sólo no habían tenido aumento sino que por la austeridad que provocaba el estado de guerra en que se encontraba el país habían sido reducidos, las obras de construcción del camino a Los Cabos quedaron sólo limitados a labores de conservación, así como las brechas a todo lo largo de la media Península. De inmediato y como consecuencia de una ampliación presupuestaria gestionada por el C. General de División Agustín Olachea Avilés, Gobernador del Territorio, se inicia el trazo y la construcción del camino La Paz - Los Planes; poco después, mediante subsidios federales, se inician los trabajos de trazo y construcción del camino Bahía Magdalena - Loreto hacia la Sierra y otro en la zona Ramaditas cerca del estrecho de Paso de Yeguas a la Isla Magdalena. Ya para finalizar su comisión en julio de 1948, se aboca el Ingeniero a los trabajos de estudio y localización del camino que entonces se denominó La Paz - Ensenada, tramo La Paz - Santo Domingo (Transpeninsular) presentándose como contratista la Compañía Talleres y Construcciones S.A., que inicia los trabajos bajo la supervisión de la Junta.

En julio de 1948 recibe la Junta Julián Brera Basañez, quien hace una rectificación del trazo antes de la zona de Los Filos y, cuando un año después se encuentra en diversa fase de avance del 100% al 10% hasta el km. 40, recibe la Junta el Ing. Rutilo Galindo Luna, que permanece como Representante un año. A él le tocó empezar la pavimentación con losas de concreto hidráulico del camino denominado La Paz - Estación Bombas, que comprendía toda la zona costera de la Ciudad (Malecón) de donde desemboca la calle Márquez de León rumbo a las instalaciones de PEMEX. El camino Transpeninsular también siguió adelante tras un receso presupuestal.

Para las brechas del Estado² se seguía la tradicional conservación de arreglar malos pasos y, en tiempos de aguas, sólo "dar paso". En septiembre de 1950 llega el Ing. Adolfo González del Villar;

inmediatamente reorganiza la brigada de localización y las Residencias del camino Traspeninsular, quedando la brigada a cargo de César Ramírez Galindo, quien concluyó con el trazo hasta el Valle de Santo Domingo, prosiguiendo hacia el norte hasta el Km. 300. Se incrementó grandemente la construcción y para el inicio de 1954 se tenían construídos 296 kms. de terracerías revestidas con obras de arte, de las cuales 30 kms. partiendo de La Paz, se encontraban pavimentados con el sistema "Mezcla en el lugar".

En los kms. 100 y 211 se construyeron magníficos campamentos con todas las instalaciones y servicios y era proyecto del Ing. Representante proseguir la construcción de éstos cada 100 kms. en la ruta hacia el norte del Estado.

Se terminó, igualmente, hasta su pavimentación el camino La Paz - Estación Bombas y se trabajó también con cerca de 300 hombres durante dos años en Santa Rosalía, en tramos colindantes con El Mineral, hacia el norte, y hacia el sur en la ruta que formaba parte del antiguo camino Traspeninsular, trabajo este último que se llevó a cabo gracias al subsidio conseguido por el Sr. Gobernador para resolver el grave problema de la paralización de obras de la Cía. Minera "El Boleo" y, hasta en tanto, una compañía nacional se haría cargo de los trabajos, auxiliándose en esa forma ese fuerte conglomerado humano.

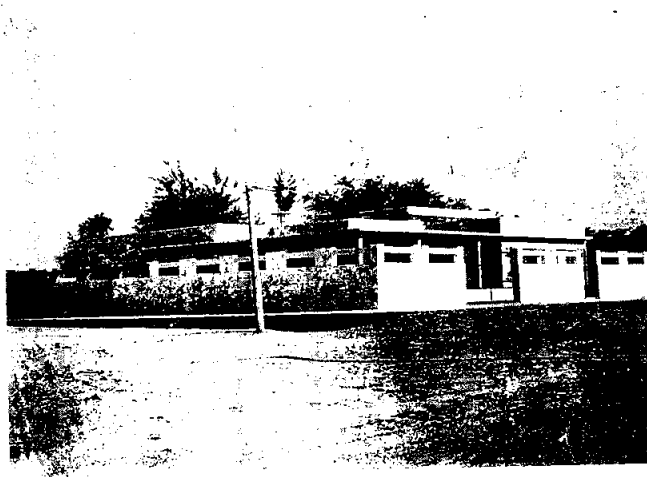
Se construyó en este periodo hasta su pavimentación la Calzada al antiguo Aereopuerto Internacional de La Paz y se terminó 100% el edificio de la Junta en sus dos plantas; es justo señalar que, localizada en el acceso principal al segundo piso, la escalera fue diseñada por el Sr. Ing. Don Vicente Cortés Herrera, que además de Subsecretario fue el primer Director General de Petróleos Mexicanos, quien quiso dejar un recuerdo de sus visitas de inspección que, como Jefe de Zona, hacía a la Junta. Se terminaron también bodegas, talleres, gasolinera, fosas para lavado y engrasado y cocheras, iniciándose y terminándose 100% la casa contigua a la propia Junta para alojamiento de los Representantes en turno.

El Ing. González era, además, deportista, y durante su periodo patrocinó equipos de diversas ramas del deporte que representaron a la Junta, pero sobre el particular vamos a transcribir textualmente lo que refiere un empleado de ese tiempo: "primero nos compró una mesa de ping-pong; hubo mucho entusiasmo pero después por ahí andaba rodando la mesa. Luego le pedimos un equipo de futbol con uniformes y balones y sucedió lo mismo.

En seguida, le pedimos un equipo de beisbol, que fue el deporte en el que más nos duró el entusiasmo, llegando a competir con equipos foráneos; sin embargo, también todo pasó y por allá volaban los guantes y los bates sin usarse y, cuando nos acercamos a pedirle un equipo para basquetbol, lógicamente nos mandó por un tubo".



Fachada del edificio de La Junta Local de Caminos.



Casa para el Representante ante la JLC.



Vista interior de las oficinas:

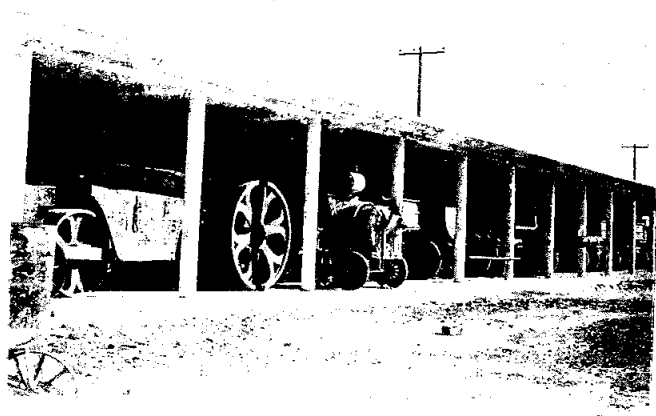
Detalle de la escalera diseñada
por el Sr. Ing. Don Vicente Cortés Herrera.



Gasolinera, fosas para lavado y engrasado.



Cocheras.



Por cierto, existe otra anécdota muy buena de ese tiempo: El edificio que ocupa la Junta estaba flamante, recién terminado. El Ing. González tenía comisionado a un trabajador de nombre Pablo Ríos, alias "el Sorbete" para los diversos trabajos de conservación que requiere todo edificio y un día que era el onomástico de Pablo Ríos, éste, haciendo honor a su mote de "el Sorbete", subrepticamente se atravesaba de vez en cuando la calle a una miscelánea frente a la Junta y se aventaba (sic) una cerveza y volvía a continuar repintando unas ventanas, cuando de repente llega el Ing. González y le pregunta refiriéndose a las ventanas:

- ¿Cuántas llevas?
 - Llevo como unas seis, ¿no gusta?
 - Yo me refiero a las ventanas, contesta el ingeniero.
 - ¡Ah, yo me refería a las cervezas porque es día de mi santo!
- Total, le dió permiso el Ingeniero por la razón especial de su onomástico, para que fuera lo más lejos posible.

En 1955 arriba como Representante el Ing. Jesús A. Caraza Martínez. En su periodo se lleva a cabo la petrolización del camino a Santo Domingo, del Km. 30 al Km. 211, ejecutado por la Compañía Zeus S.A., y se reinicia por parte de la misma compañía la construcción del camino La Paz - San José del Cabo con exiguo avance.

En enero de 1960 el Ing. Jesús Dávalos Gómez toma las riendas de la Junta que atravesaba por un fuerte desnivel económico y endereza el barco. Como la Zeus S.A. no tenía contrato para petrolización, se enfrentó al grave problema del suministro de asfalto en esta zona, en ese tiempo tan aislada, para la conservación de los 211 kms. a Santo Domingo y los 10 kms. a Estación Bombas, problema que fue superado. También se prosiguieron lentamente los trabajos de construcción del camino a Los Cabos y la conservación a su mismo nivel de siempre.

Por cierto que hay una anécdota muy buena respecto al Ing. Dávalos: Cuando se presentó a relevar al Ing. Caraza entró a la Junta con su modestia en él característica y, al informarse que el Representante había salido pero que pronto regresaría, se sentó a esperar en un sillón en los corredores de la Junta, donde hacía antesala buscando empleo como chofer el Sr. Francisco López Pelatos quien le dijo: "si viene usted a buscar chamba va a estar difícil, yo ya tengo varias vueltas que me hacen dar y nada". Posteriormente, el Ing. Dávalos le dio ocupación a López Pelatos, que fue chofer de la Junta, prefiriéndolo siempre como su conductor cuando salía en recorridos a los caminos.

En 1962 el Ing. Jorge Orozco Retolaza se hace cargo de la Junta incrementando la conservación del camino al Valle de Santo Domingo. También proliferan las cuadrillas de conservación -un camión con siete u ocho peones- que arreglaban pasos malos; asimismo, bajo su jefatura se inician los trabajos de construcción del camino La Paz - Pichilingue, donde se construía el atracadero del primer transbordador.

En abril de 1965, recibe el Ing. Luis de la Peña Torres la Junta; casi simultáneamente se otorgan contratos a las Cías. Contratista I.C.A. y Occidental para la construcción de caminos en la Entidad.



El periodo del Ing. De la Peña abarcó de la fecha antes citada hasta septiembre de 1969; en ese lapso, que fue de intensa actividad, se construyeron 100% hasta su pavimentación los siguientes caminos:

| | |
|---|----------|
| La Paz - San José del Cabo | 187 kms. |
| Cd. Constitución - Villa Insurgentes | 26 |
| Cd. Constitución - Puerto San Carlos | 60 |
| Villa Insurgentes - Loreto, tramo Villa Insurgentes - El Toruno (lugar en el cual se hizo cargo Carreteras Federales de los trabajos) | 84 |
| La Paz - Pichilingue (se pavimentó asimismo la explanada o plataforma para vehículos en la terminal Pichilingue) | 18 |
| Reconstrucción total de la carpeta del camino La Paz - Santo Domingo, del Km. 30 al Km. 211 | 181 |
| | <hr/> |
| | 556 kms. |

Al mismo tiempo, la Junta se encargaba de la conservación de los caminos terminados, hasta que, en 1969, se estableció aquí la entonces llamada División de Conservación. Hubo unos años del ejercicio del Ing. De la Peña en que la Junta del Territorio de Baja California se contó entre las de fuerte presupuesto del país.

En septiembre de 1969, viene designado por la Superioridad como Representante el Ing. Miguel Angel García Fernández (Q.E.P.D.); a él le tocó proseguir la construcción y pavimentación del camino San José del Cabo - Cabo San Lucas y sobre todo resolvió talentosamente el problema humano de tener que liquidar a gran parte del personal que por terminación de obras y agotamiento de presupuestos tuvo que afrontar. Por otra parte, los caminos y brechas de la Junta seguían experimentando la conservación acostumbrada.

En marzo de 1971, el Ing. José Romero Rodríguez recibe la Representación. En su época se concluye el camino San José del Cabo - Cabo San Lucas y se establecen, bajo el control de la Junta, los caminos de Mano de Obra; también le tocó iniciar los trabajos previos a la pavimentación del camino San Pedro - Todos Santos y en el edificio de la Junta construyó una cancha de squash.

En enero de 1974, recibe la Representación el actual titular Ing. Luis Felipe Salinas Enríquez; lleva a cabo la construcción y pavimentación del camino San Pedro - Todos Santos y actualmente se trabaja de este último lugar hacia San Lucas, con un magnífico avance en las obras; a su llegada, de inmediato procedió a reacondicionar el edificio de la Junta en todas sus partes, comenzando desde la instalación eléctrica y equipando y remosando las oficinas, almacenes, bodegas, etc., incluyendo el jardín y patios de la Junta. Se construyó plataforma para carga y descarga de maquinaria, se creó la unidad de maquinaria y se ampliaron las instalaciones de talleres, equipándose mejor éstos.*

En lucha contra meteoros como el "Karen", que azotó la porción norte del Estado, donde la Junta tiene a su cargo una verdadera red de brechas, y el "Liza", que arrasó materialmente desde los Cabos hasta la parte media de la Península, las brechas a cargo de la Junta han experimentado una espectacular transformación; con un equipo de trabajo recientemente adquirido (camiones, pipas y un

tractor D6) y el resto de la maquinaria (tractores, cargadores y motoconformadoras) la cual requiere de un intenso trabajo de mantenimiento para que pueda estar en condiciones óptimas de operación, se ha logrado esa saludable metamorfosis. Los trabajos ya no son sólo arreglando pasadas malas o dando paso en tiempos de lluvias, ahora para el drenaje se utilizan revestidos y compactados con agua de mar. Durante los aciagos días posteriores al genocidio del ciclón "Liza", la Junta multiplicó y diversificó sus actividades a todas las zonas afectadas ayudando, puede decirse día y noche, a restaurar los daños materiales y, sobre todo, dando auxilio en todos los aspectos a tantos ciudadanos afectados. Por disposición superior, volvieron temporalmente a depender de la Junta los caminos de mano de obra, lográndose en ese lapso avances y calidad en las obras verdaderamente ejemplares.

Actualmente, el ritmo no se ha perdido, sino que se intensifica y aumenta, se lleva a cabo la construcción del camino Comitán - San Juan de la Costa, ruta que servirá para la extracción de la fosforita, con una longitud de 40 Kms. Se concluirá este año.

El programa de caminos Vecinales y Aeropistas, que para este año de 1980 asciende a \$75'374,000.00 pesos, comprende los siguientes caminos en pleno proceso de construcción: La Paz - Los Planes; Villa Insurgentes - Francisco Villa; Benito Juárez - López Mateos y la Aeropista de Bahía Tortugas que está a punto de terminarse 100% para proseguir con la Aeropista de Ciudad Constitución, donde ya se han iniciado los trabajos preliminares. Se continúa trabajando en la construcción del camino La Paz - Todos Santos - Cabo San Lucas, tramo Todos Santos - Cabo San Lucas, disponiéndose de un presupuesto federal total de \$71'610,000.00 pesos que incluye asimismo Comitán - San Juan de la Costa.

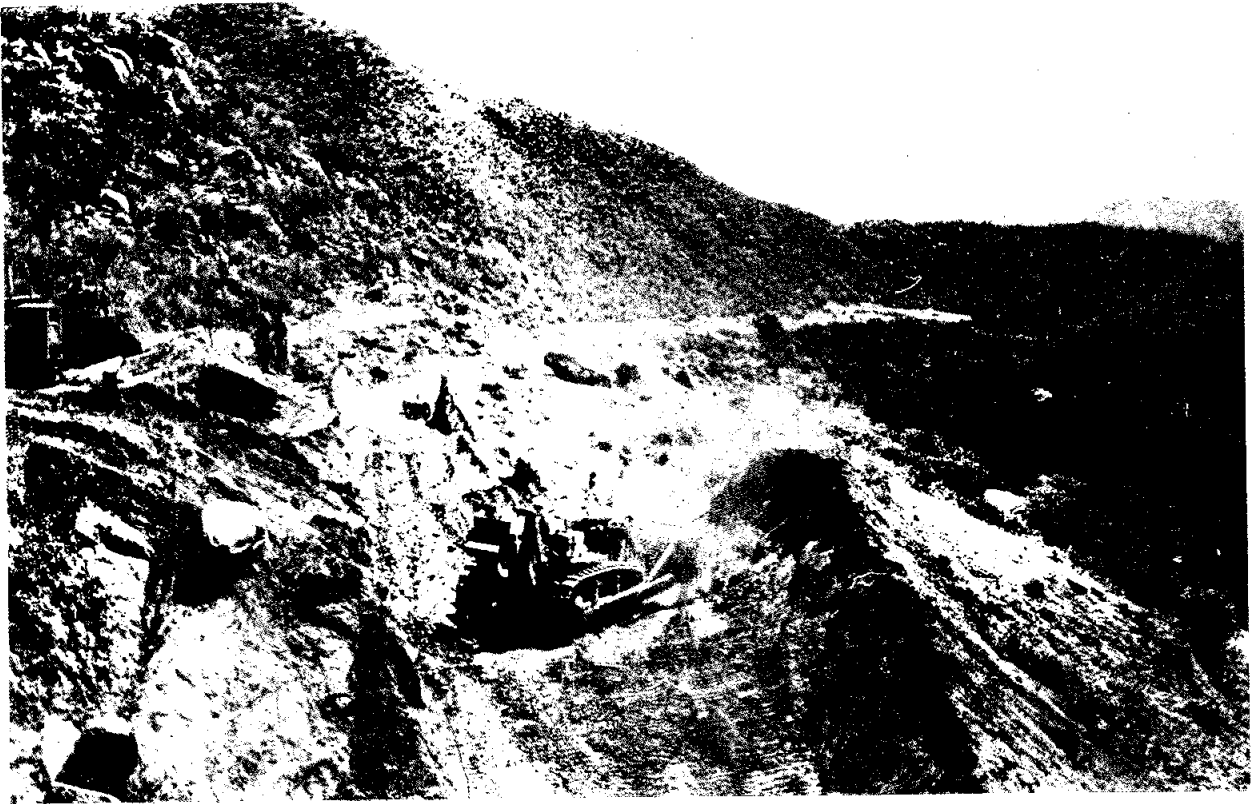
En el Programa Bipartita se cuenta con un presupuesto de \$40'000,000.00 de pesos, en cooperación por partes iguales de Federación y Estado; en el año 1979 se adquirió una nueva moto-conformadora y una moto-escrepa para salir adelante con las ampliaciones de los programas. Los trabajos prosiguen. En febrero de 1980, se ha instalado una Residencia de laboratorio, para el Estudio de Calidad de Materiales y Suelos. Resumiendo, el monto presupuestal para el ejercicio 1980 es como sigue:

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Caminos Vecinales y Aeropistas | \$ 75'374,000.00 |
| Obra Federal Complementaria | \$ 71'610,000.00 |
| Programa Estatal | \$ 40'000,000.00 |
| | <hr/> |
| Suma: | \$186'984,000.00 |

Como antes ha quedado consignado, el Fondo Cooperativo con que inició la Junta sus trabajos era, para el año de 1933, de \$100,000.00 pesos.

¹ Las Reformas a la Constitución de 1917, según las cuales se crearon los Territorios de Baja California Norte y Baja California Sur, quedaron aprobadas por el Congreso de la Unión y las legislaturas locales el 30 de diciembre de 1930, pero fueron publicadas en el Diario Oficial el 7 de febrero siguiente. El Estado de Baja California Sur fue erigido hasta el 24 de octubre de 1974. Cfr. *Enciclopedia de México*, s.v. Baja California.

² Aún era Territorio.



CHIAPAS

Se fundaron las Juntas Locales de Caminos en el año de 1933 para que funcionaran mediante cooperación del Gobierno Federal y del Estado, siendo éste quien fija la aportación que se destinará para la construcción y conservación de los caminos en la entidad. En el Estado de Chiapas la Junta Local de caminos inició sus actividades en el mismo año ya mencionado, en un local de la Planta Alta del Palacio de Gobierno, quedando integrada de la forma siguiente:

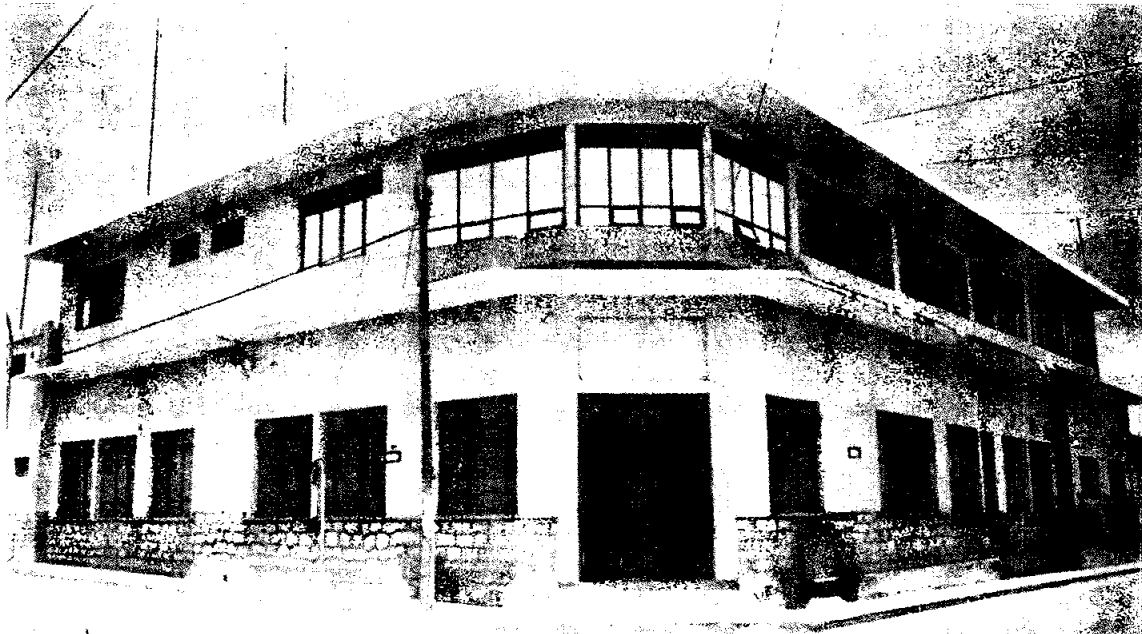
Como Presidente, el C. Gobernador Constitucional del Estado, Ing. Raymundo Enríquez; Representante y Director Técnico, el Ing. Rafael Portugal; Tesorero, el Tesorero General del Estado, C. Gustavo Enríquez; colaboradores, Ings. Martín González, Luis Castillo y su hermano Adrián Castillo; Representante de Autotransportes, el C. Rogelio Anza; Pagador, el C. Carlos Moguel.

Los trabajos de construcción se iniciaron en el camino Nogales - Mérida (hoy Carretera Panamericana), tramo Ocozocoautla - Cintalapa, cuya realización estuvo a cargo del C. Ing. Luis Castillo O. y la construcción del C. Ing. Martín González; contaba la Junta con un presupuesto de \$200,000.00 pesos y únicamente tenía un tractor D-4 y dos camiones de volteo y un automóvil Ford 1928 para servicio del Representante y del Pagador. En 1934, el Ejecutivo del Estado pasó a manos del C. Coronel Victorico R. Grajales, por lo tanto Presidente de la Junta Local de Caminos; el C. Carlos Moguel fue sustituido por el C. Mayor Antonio Ulloa y Paniagua, teniendo además la categoría de Jefe de Oficina. El presupuesto para ese año aumentó a \$250,000.00 pesos y continuaron los trabajos de construcción del mismo camino e iniciaron la localización del camino Las Cruces - Arriaga.

Para 1935 la Junta contaba para los trabajos de construcción de caminos con un presupuesto de \$500,000.00 pesos, cuatro camiones de volteo, un tractor D-6, una motoconformadora, una camioneta Ford 1934 y un automóvil sedán para servicio exclusivo del Pagador y del Representante. Durante ese año fue cambiado el Representante, ocupando ese puesto el C. Ing. Héctor Larios; también en ese periodo, el personal administrativo cambió: fueron el C. Ramiro Gutiérrez, empleado de control, el C. Abraham Díaz López, Pagador, el C. Rafael Gutu Córdova y, como Tomadores de Tiempo, los C.C. Humberto Esponda, Rafael Selvas Castañeda y Romeo Vera Gómez como Bodeguero en el camino Nogales - Mérida y Rubén Mandujano Albores en el de Las Cruces - Arriaga.

El 10. de marzo de 1936 se inició la construcción del camino Chiapa de Corzo - Pichucalco (Escopetazo - Pichucalco), siendo Repte. de la S.C.O.P. el Ing. Arturo Carrillo A. en lugar del C. Ing. Héctor Larios. Para la localización de ese camino, se integró una brigada con los siguientes elementos: Ing. Eduardo Cruz Rivera, Miguel Calderón Fuentes, Ramón Escobar Tavera, Cándido Hernández y Federico Cano Culebro; Cadeneros, Fidel Velázquez H., Rubén Martínez R., Rafael Cerda, Aníbal Cerda, Ariosto Mandujano. La construcción estaba bajo el control del Sobrestante Gral. Javier Ortiz C. En el mismo mes de marzo de 1936, inició sus labores en el Estado la Dirección Nacional de Caminos, bajo la Jefatura del Ing. Nicolás Grijalva, a quien se le entregó la construcción de la carretera Panamericana, tramo Tuxtla - Las Cruces, y por lo tanto la Junta concretó sus labores a la construcción del camino Las Cruces - Arriaga y de Chiapa de Corzo - Pichucalco. En septiembre de ese año por cuestiones políticas fue desconocido el Gobierno del Estado y sustituido por un interi-

no que estaba formado por el C. Lic. Amador Coutiño y el C. Ramiro Gordillo F. Asimismo, en la Junta fue cambiado el Representante, cuyo lugar ocupó el Ing. Luis Castillo Ortega; en las oficinas laboraban, como empleado de compras y Contador, el Sr. Rodrigo Palomino Esparza, Almacenista, el Sr. Ramiro Gutiérrez, Empleado de Costos, Sr. Abraham Díaz López, como Mecnógrafa, Francisco J. Gordillo, mozo de oficina, José Guillén y como conserje y gasolinero, el Sr. Tírso Martínez Ballinas. Hasta entonces las oficinas de la Junta Local de Caminos ocuparon, primero, un local de la Planta Alta del Palacio de Gobierno y después en la Planta Baja a la derecha de la entrada del propio edificio. Al finalizar ese año, las oficinas se trasladaron a la casa propiedad del profesor Mauro Calderón, situada en la 2a. Calle Poniente, entre Av. 14 de Septiembre y 1a. Av. Norte, donde se encuentra parte de las oficinas del Banco de Comercio. En diciembre de 1936, el Gobierno del Estado paso a manos del Ing. Efraín A. Gutiérrez, lo que ocasionó cambios en el personal de la Junta Local de Caminos. Como Tesorero fue nombrado el C. Romeo Gout, Pagador, el C. Octavio Sirvent, Tomadores de Tiempo, los C.C. Teófilo Cruz, Fidel Culebro, en el camino Chiapa de Corzo - Arriaga, en lugar de Rubén Mandujano, que pasó a ocupar el puesto de Ayudante de Almacenista.



Antiguo edificio de la JLC del Estado de Chiapas.

Durante 1937, las actividades de la Junta siguieron el mismo ritmo y nuevos elementos ingresaron a la Nómina de la Junta Local de Caminos, entre los que se cuentan los Ings. Jesús Olvera Albert, Héctor Balboa, Guillermo Chávez, Manuel Pérez Aldape, Juan Cravioto, Eduardo Belaunzarán O., Gustavo Montiel, Eduardo Díaz de Sandi, Raúl Villamil Borboya, Ernesto Rodas, Leopoldo García Saldivar y César Castellanos. En mayo de ese año, el Ing. Luis Castillo fue cambiado a la D.N.C., quedando en su lugar el Ing. Eduardo Cruz Rivera hasta septiembre del mismo año en que entregó la Representación el Ing. Carlos Villela Mier.

1938 fue para la Junta una época de actividad muy baja, pues solamente se atendió la Conservación del camino Las Cruces - Arriaga y el tramo construido de Chiapa - Pichucalco, con una longitud aproximada de 30 kms. de Chiapas - Ixtapa. En el mes de abril, el Ing. Villela dejó la Representación, quedando como interino el Ing. Castellanos, primero, y después el Ing. Leopoldo García Saldivar hasta el mes de julio en que tomó el puesto definitivamente el Ing. Eusebio Jaramillo (las oficinas se trasladaron a la Av. Central, a la casa del Sr. Manuel Pascacio). Por esa época, el tramo Chiapa - Escopetazo, construido por la Junta, pasó a cargo de la D.N.C., para formar parte de la Carretera Panamericana.

Para 1939 los trabajos de la Junta se redujeron aún más, pues se suspendió la conservación del camino Las Cruces - Arriaga y en el camino Escopetazo - Pichucalco quedaron una o dos cuadrillas para atender la conservación de ese tramo. A mediados de ese año, el Ing. Félix Bermúdez vino a tomar el puesto de Representante de la S.C.O.P. en lugar del Ing. Rendón. A mediados del mismo año las oficinas se cambiaron a la 1a. Calle Poniente entre Av. Central y 1a. Av. Sur, a la casa del Sr. César A. Cancino, (hoy está la Farmacia Regina). Con el cambio de Gobierno efectuado el 1o. de diciembre de 1939 para 1940, la situación de la Junta Local de Caminos mejoró mucho, ya que el Dr. Rafael Pascacio Gamboa, nuevo Gobernador en el Estado, aumentó el presupuesto para la construcción de caminos y conservación de los tramos terminados hasta terracerías revestidas. En el mes de marzo del mismo año, el Sr. Francisco Gordillo Gordillo fue trasladado a Ixtapa para hacerse cargo de la Tomaduría de Tiempo en lugar del Sr. Rosalino Salazar. Para entonces los campamentos de la Junta Local de Caminos se habían establecido en el Km. 7 (desviación al chorreadero), Km. 17 del camino Chiapa de Corzo - Pichucalco, Ixtapa Km. 12 del Escopetazo. De todos los empleados que antes prestaron sus servicios en la Junta Local de Caminos, solamente el Ing. Ramón Escobar volvió y se hizo cargo de la Residencia de construcción que entonces estaba en el tramo Ixtapa - Soyalo.

La Brigada de Estudios la formaban, como Trazador, el C. Fidel Velázquez H., Nivelador, el C. Filiberto Benítez Luna, Seccionadores, Rubén Ramírez R. y Guillermo Esponda T., Encargado de la Curvamasa, el C. Crisanto Álvarez. Los trabajos de construcción del camino Chiapa - Pichucalco se efectuaban a ritmo acelerado, pues el Sr. Gobernador quería que se terminara hasta revestimiento el tramo Ixtapa - Soyalo, que tiene una longitud aproximada de 14 kms., así como también la construcción del puente sobre el Río Salado, un kilómetro antes de Ixtapa, y la reparación de los puentes de madera sobre el Río Frío y el Río Lajas. A fines de noviembre, ordenó la Junta Local de Caminos que se instalara un nuevo campamento en la población de Bochil, a 83 kms. de la Capital del Estado; así pues, el 1o. de diciembre de 1940 se envía personal a Bochil y, como en todo pueblo chico, solamente fue posible encontrar local para la Brigada de Localización, que contaba con nuevos elementos: Ings. Fernando Larios Quintero y Antonio Pulido Gonzali, cadeneros, y Belisario Cortázar Ramírez, que también servía de chofer. Con el fin de resolver el problema del local para la Residencia, el Representante solicitó autorización a la Secretaría para adquirir un solar para construir el cam-

pamento; aprobada la operación, se compró un terreno bastante grande y se procedió de inmediato a la construcción de casetas para oficinas, sala de dibujo, comedor y dormitorio, así como local para enfermería que sería atendida por el Dr. Salvador Altamirano, médico de la Junta.

Durante el año de 1941, los trabajos de localización y construcción avanzaban rápidamente y todo hacía suponer que la Junta normalizaría su ritmo. Sin embargo, no fue así. En Bochil se ordenó elevar la fuerza a 500 peones para la construcción del camino, misma que se tenía a principios del mes de octubre. A mediados de ese mes se giró la orden de incrementar hasta 1,000 peones la fuerza de trabajo. Esto obligó a reclutar trabajadores de todas las colonias, en su mayoría formados por indígenas chamulas que apenas si entendían el español, por lo que se tuvieron que utilizar los servicios de intérpretes para poder ordenar a los trabajadores las labores a desempeñar. Con ese aumento de gente era difícil atender la Tomaduría de Tiempo para una sola persona, por lo que se solicitó un ayudante, mismo que fue enviado de inmediato. En la mañana del 30 de octubre de 1941 recibió el C. Ing. Ramón Escobar Tavera la orden de suspender totalmente todas las actividades a partir del 1o. de noviembre, concentrando en Tuxtla a todo el personal de Brigada y Residencia para su liquidación. La Junta Local de Caminos había desaparecido. La Secretaría ordenó se entregaran todos los bienes de la Junta Local de Caminos al Gobierno del Estado, por lo que comisionaron al Coronel Tomás Chapa Canales, Interventor de Bienes Nacionales, para hacer la entrega mediante inventario. Para formular la documentación, nombraron al Sr. Rubén Mandujano Albores y al Sr. Francisco Gordillo G., así como a la Srta. Olga Georgina Telles. La maquinaria, herramienta y equipo existente en el campamento de Bochil quedó bajo la custodia del bodeguero Romeo Vera Gómez, único ex-empleado de la Junta que no fue suspendido en sus labores. No obstante la desaparición de la Junta, los trabajos de construcción del camino Escopetazo - Pichucalco continuaron por cuenta del Gobierno del Estado, mediante contratos otorgados a los Sres. Arturo J. Lara, Ing. Armando Zebadua, Bonifacio Ramírez y Rafael Martínez Solórzano.

En los últimos días de enero de 1942 causó impacto la buena noticia de que la Junta volvía a trabajar; efectivamente, el 1o. de febrero de 1942 se reanudaban los trabajos en las oficinas con el siguiente personal: Representante de la S.C.O.P. Ing. Adrián Castillo Ortega; Tesorero - Pagador, César A. Cano; Encargado de Compras y Contador, Rodrigo Palomino Esparza; Almacenista, Rubén Mandujano Albores; Empleado de Costos, Francisco J. Gordillo G.; Mozo de Oficinas, Bernardo Rincón. Las oficinas se instalaron provisionalmente en el local que servía de Talleres de Carpintería del Gobierno, anexo al Teatro Emilio Rabasa (hoy Centro Social Francisco I. Madero). La brigada de estudios se formó con las siguientes personas: Ing. Guillermo Ávila, Carlos Grajales, Federico Cano Culebro, Salvador Villa Rovelo, Fidel Velázquez H., Rubén R., Alberto Lara Vals. La construcción volvió a estar bajo la responsabilidad del Sobrestante Javier Ortiz Cisneros, del Tomador de Tiempo Manuel Sobrino, del Bodeguero Romeo Vera Gómez. Como el local donde se instalaron las oficinas era inadecuado, se acondicionó la casa donde la Junta tenía las bodegas de gasolina Diesel, herramientas inservibles y demás muebles; ésta estaba ubicada en la Av. Central entre la 5a. y 7a. Calle Oriente. La Brigada de Estudios se instaló en Jitotol a 24 kms. de Bochil; al personal ya mencionado se unieron los Ings. Eliseo Cano, Iver Castellanos, Javier Maza y Rubén Valenti Figueroa. Los trabajos de construcción se llevaban a cabo con toda intensidad; se otorgaron los primeros contratos a los mismos que trabajaron con el Gobierno, en tanto que, por administración, se continuó la terminación de los tramos Ixtapa - Soyalo - Bochil y Bochil - Puerto Canoas.

En agosto de 1942, el Ing. Adrián Castillo O. dejó la Representación en manos del Ing. Andrés

Ontiveros. Para entonces, las oficinas de la Junta ocupaban la casa propiedad de la Sra. Laura Cano, situada en la Av. Central y 2a. Calle Oriente (hoy ocupada por el Banco Continental S.A.). En abril de ese mismo año ingresó a la Junta la primera mujer como mecanógrafa, la Srta. Olga Lara González. En noviembre del mismo año, el Gobierno del Estado adquirió un terreno ubicado en la esquina que forman la 6a. Av. Sur y 2a. Calle Oriente, que fue destinado para construir el edificio de la Junta. A mediados de diciembre se inició la construcción.



Actual edificio de la JLC del Estado de Chiapas.





En enero de 1943, las oficinas se mudaron a la casa del Sr. Carlos Castineyra, ubicada en la 5a. Av. Sur, entre Calle Central y 1a. Poniente. Durante el resto del periodo del Gobierno del Dr. Pascacio Gamboa, 1943 a 1944, la construcción de caminos siguió el mismo ritmo.

En 1945, al hacerse cargo del Gobierno el Sr. Juan Esponda, la situación de la Junta no cambió, salvo que la Tesorería pasó a ocuparla el Sr. Rodolfo Morales y Morales, en lugar del Sr. César A. Cano, y el Sr. Amadeo Cristiani fue nombrado Pagador. En abril del mismo año se trasladaron las oficinas a su edificio.

Para 1946, el presupuesto para la construcción y conservación de caminos fue reducido a lo indispensable para seguir las obras del Escopetazo - Pichucalco, pues por gestiones del Sr. Gobernador el ramal Las Cruces - Arriaga pasó a cargo de la D.N.C.

En 1947 el Gobierno pasó a manos del Gral. César A. Lara, que aumentó el presupuesto para los caminos, aunque no tanto como requería la construcción del camino Escopetazo - Pichucalco. Ningún cambio se operó durante el siguiente año, los trabajos continuaron lentamente.

El Gral. Francisco J. Grajales tomó las riendas del Gobierno en 1949, lo que motivó nuevo cambio de Tesorero y Pagador: el Sr. José M. López, Coronel, ocupó la Tesorería y el Sr. Rodrigo Palomino Esparza, la Pagaduría. En octubre del mismo año, por iniciativa del Sr. Gobernador, se principia la construcción del camino Tuxtla - El Sumidero, cuya localización estuvo a cargo de Fidel Velázquez H., del Ing. Humberto Grajales Abadía, de Rubén Ramírez, de Ricardo Padilla y de Luis Gordillo. La construcción, a cargo del Sobrestante Esteban Sarmiento H. y de los cabos Benigno Sánchez y Luis Morales.

Durante los años 1950 y 1951, la Junta siguió trabajando en la misma forma atendiendo los caminos Escopetazo - Pichucalco, Tuxtla - El Sumidero y Cate - Simojovel.

En 1952 la Federación otorgó un subsidio a la Junta para la localización y construcción del camino Sta. Isabel - Villaflores, a cuyo efecto se integró la Brigada de Estudios con los siguientes elementos: Ings. Abel Barragán, Humberto Grajales A., Fidel Velázquez H., Rubén Ramírez R., Luis A. Gordillo y Cadeneros. La construcción se llevo a cabo por un contrato con la Cía. Constructora Azteca, S. A. En ese año el camino Tuxtla - El Sumidero pasó a cargo de Caminos Vecinales. El 1o. de diciembre, el Gobierno del Estado fue ocupado por el Lic. Efraín Aranda Osorio y un nuevo Tesorero fue nombrado, el Sr. Fernando Vázquez Rodas.

En 1952 las actividades de la Junta solamente sufrieron un cambio al iniciarse la construcción del camino Arriaga - Puerto Arista, con longitud aproximada de 43 kms. de los cuales, 23 kms. pasaron a formar parte de la carretera costera Arriaga - Tonalá - Tapachula, cuya localización estuvo a cargo del Ing. Manuel Castro Huerta, con tres Brigadas, a saber: No. 1, Ing. Rodolfo Rocha Sagahón. No. 2, del Ing. Serafín Alfaro Vázquez, auxiliado por los Ings. Villanueva e Inocencio Rodríguez. No. 3 del Ing. Rubén Hernández Castañeda y como auxiliares, Ings. Armando Mota Juárez, Julián Grajales R., Jaime Simental S., Reinaldo Villa R., José Torres G., Candido Mondragón R. y Carlos Mancera, y en la Administración, Mario de los Santos Vázquez; estos trabajos los efectuó la Junta mediante subsidio federal.

La Junta incrementó sus actividades durante el periodo comprendido de 1961 a 1965, al intervenir en la construcción de calles y boulevares, siendo de los principales el Boulevard Belisario Domínguez, Periférico Norte y Sur, Paso fuera de Tuxtla (Libramiento Sur), así como la Prolongación de la 9a. Av. Sur Oriente. Al iniciarse la construcción de la Presa de la Angostura por C.F.E., 1965 - 1970, fue la Junta quien interviene en la construcción de caminos con cargo al programa y presupuesto de la misma comisión. Durante los años de 1965 a 1967, los estudios y proyectos de puentes estuvieron a cargo de los Ings. Raúl Suárez del Real Saracho, Rubén Hernández Castañeda y Alfredo Gómez de León. De 1967 a la fecha, se establece definitivamente en la Junta, el Departamento de Puentes bajo la responsabilidad del Ing. David Nazar Pozo.



El Ing. R. Valenti Figueroa entrega al C. Presidente de La República Mexicana, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, una ponencia en nombre de la JLC.
Abril de 1964.

Las actividades de la Junta se fueron extendiendo cada vez más, pues además de atender las obras del programa bipartita y tripartita, durante el periodo comprendido de 1971 a 1975 se le asigna la construcción de caminos de mano de obra (rurales), así como la de canchas deportivas, escuelas y mejoramiento urbano. La ejecución de estas obras estuvo a cargo primeramente del Ing. Carlos Penagos Gómez y posteriormente del Ing. Roberto Guillén Alfonso. De 1974 a lo que va de 1980, la Junta mejora notablemente en sus relaciones, incluso en sus asignaciones presupuestales, lo que redunda en un mejoramiento general, contando con mejores equipos técnicos, administrativos y mecánicos.



El Gobernador del Estado, Dr. Velazco Suárez, en Compañía del Representante Ing. Rubén Valenti, visita las obras del Camino Palenque-Ocosingo. Julio de 1971.



San Juan Chamula el Ing. Luis E. Bracamontes y su esposa en visita a los trabajos de la JLC. Agosto de 1973.



Día del Caminero, comida en el estacionamiento de la JLC. Octubre de 1973.



**RELACIÓN DE GOBERNADORES DESDE LA FUNDACIÓN DE
LA JUNTA LOCAL DE CAMINOS DEL ESTADO DE CHIAPAS, A LA FECHA.**

| NOMBRE | PERIODO |
|---------------------------------|-------------|
| Ing. Raymundo Enríquez | 1932 |
| Gral. Victorico R. Grajales | 1932 - 1936 |
| Lic. Amador Coutiño | 1936 |
| Ing. Efraín A. Gutiérrez | 1937 - 1940 |
| Dr. Rafael Pascacio Gamboa | 1941 - 1944 |
| Juan M. Esponda - César A. Lara | 1945 - 1948 |
| Gral. Francisco J. Grajales | 1949 - 1952 |
| Lic. Efraín Aranda Osorio | 1953 - 1958 |
| Dr. Samuel León Brindis | 1959 - 1964 |
| Lic. José Castillo Tielemans | 1965 - 1970 |
| Dr. Manuel Velasco Suárez | 1971 - 1976 |
| Lic. Jorge de la Vega Domínguez | 1977 - 1980 |
| Lic. Salomón González Blanco | 1977 - 1980 |
| C. Juan Sabines Gutiérrez | 1977 - 1980 |

**RELACIÓN DE REPRESENTANTES S.C.O.P. - S.O.P. - S.A.H.O.P. ANTE ESTA JUNTA
LOCAL DE CAMINOS DEL ESTADO DE CHIAPAS, DESDE SU FUNDACIÓN A LA FECHA.**

| NOMBRE | PERIODO |
|--------------------------------|------------------|
| Ing. Rafael Portugal | 1933 - 1935 |
| Ing. Héctor Larios | 1935 - 1936 |
| Ing. Arturo Carrillo A. | 1936 |
| Ing. Luis Castillo Ortega | 1936 - 1937 |
| Ing. Eduardo Cruz Rivera | 1937 |
| Ing. Carlos Villela Mier | 1937 - 1938 |
| Ing. Eusebio Rendón Jarillo | 1938 - 1939 |
| Ing. Félix Bermúdez Vaca | 1939 - 1941 |
| Ing. Adrián Castillo Ortega | 1942 |
| Ing. Andrés Ontiveros Piña | 1942 - 1947 |
| Ing. Jesús Olvera Albert | 1947 - 1959 |
| Ing. Ernesto Perera Castillo | 1959 - 1960 |
| Ing. Homero Graniel Sobrino | 1960 - 1965 |
| Ing. Luis Gutiérrez Ortega | 1965 - 1970 |
| Ing. Rubén Valenti Figueroa | 1970 - 1974 |
| Ing. Lorenzo García Hernández | 1974 - 1977 |
| Ing. Rubén Hernández Castañeda | 1977 - 1978 |
| Ing. José Angel Cantú Moya | 1978 - (actual). |

SITUACIONES GRAVES DE LA JUNTA LOCAL DE CAMINOS.

El 10. de noviembre de 1941 se cerró la Junta Local de Caminos, siendo Gobernador el Dr. Rafael Pascacio Gamboa; se reanudaron sus labores el 10. de febrero de 1942 por instrucciones del mismo. De marzo de 1938 hasta octubre de 1941 los sueldos y salarios se pagaban con retraso hasta de tres meses; de 1965 a 1976 también los sueldos fueron pagados con mucho atraso, teniendo la necesidad de tender vales a los comercios para comestibles, previo acuerdo de esta Institución. Otro hecho de importancia para la Junta fue la recepción de los caminos vecinales construidos en cooperación tripartita; en ese mismo lapso se inicia la construcción de los caminos Chiapa - Acalá - Venustiano Carranza y Tuxtla - Cupia - La Concordia, trabajos que estuvieron a cargo de los Ings. Armando Mota Juárez, Filiberto Benítez Luna; ayudantes: Rubén Ramírez R., Alonso Aguilar P., Leónides Pérez Fonseca, Gustavo Pérez F. y algunos otros.

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, febrero 27 de 1980.

(Datos recopilados siendo Representante S.A.H.O.P. ante la Junta Local de Caminos, el C. Ing. José Angel Cantú Moya. Tesorero, el C. Héctor Salinas Gómez. Colaboración principal del C. Francisco J. Gordillo Gordillo. Oficina de Información y Costos a cargo del C. Ramón Suárez Bermúdez).



CHIHUAHUA

La Junta Local de Caminos del Estado de Chihuahua, al igual que los de los demás Estados de la República, empezaron a constituirse en la década de los años treinta, con la finalidad de administrar fondos bipartitas o tripartitas aportados por los Gobiernos Federal y Estatal o por la Iniciativa Privada, para invertir en la construcción y conservación de caminos en cooperación. La Junta Local de Caminos del Estado de Chihuahua quedó constituida el día 2 de enero de 1933, siendo Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el C. Gral. de Div. Abelardo Rodríguez y Gobernador Constitucional del Estado el C. Gral. Rodrigo M. Quevedo.

Al constituirse la Junta, era Director General de Caminos el C. Ing. Luis M. Farías y Jefe del Departamento de Cooperación el C. Ing. Manuel Aguilar Álvarez, quienes designaron Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas al Ing. Pedro Rueda Quijano.

Dentro de las carencias de la época, la Junta Local de Caminos inició sus labores con la colaboración del siguiente personal técnico: Ing. Alberto López Sánchez, Ing. Enrique Cortázar, Ing. Medardo Chávez e Ing. Adolfo Trespalacios. Estos fueron los pioneros que sirvieron de base para el desenvolvimiento de un organismo que ha formado grandes figuras dentro de la Dirección de Caminos.

Estas memorias se escriben con datos adquiridos en escala mínima de archivos de la Junta y la colaboración de supervivientes que conservan recuerdos de utilidad de los acontecimientos que se relatan, por lo que pudieran no tener la exactitud de un documento, pero sí la veracidad de su contenido en términos generales. Al iniciar sus labores la Junta, la red caminera del Estado de Chihuahua marcaba "0", por lo que trataremos de relatar su desarrollo encuadrándolo en periodos de Gobierno Estatal, cuyos Gobernadores fueron en su tiempo, Presidentes de la Junta.

El primer presidente fue el C. Gral. Rodrigo M. Quevedo, de 1933 a 1936, periodo en que se inició la construcción de la actual red de caminos del Estado. Su primera preocupación consistió en construir un camino que comunicara la capital, Chihuahua, con Ciudad Juárez, habiéndose localizado una ruta con el km. 0+000 en el puente de Santo Niño y una longitud total de 403.5 kms. (Cd. Juárez). Esta ruta original comprendía 0+000 Chihuahua, 100+000 Ojo Laguna, 180+000 El Carmen, 275+000 Villa Ahumada, etc., ruta que se modificó posteriormente, habiéndose desviado en el km. 100+000 hacia Arados (cruce con los Ferrocarriles Nacionales) y continuando paralela a la vía del ferrocarril Ruta Ciudad Juárez, lo que acortó la distancia de "0" en construcción de caminos; debemos aclarar que las fuerzas vivas y gobiernos anteriores habían tenido la visión de esta vía de comunicación, por lo que, tanto de Chihuahua (rumbo al norte), como de Cd. Juárez (rumbo al sur), ya se habían hecho intentos sin programas definidos que hicieran obras que, posteriormente, se incluyeran dentro del trazo ya técnicamente elaborado. La Junta atacó el problema en dos frentes: el primero con Residencia en Chihuahua, el segundo en Cd. Juárez, trabajándose parte por administración y parte a contrato, contratos y especificaciones que se determinaban en la propia Junta.

El camino Chihuahua - Cd. Juárez quedó abierto al tránsito en toda su longitud durante la administración de 1933 a 1936, hasta su fase de revestimiento provisional. Como dato complemen-

tario, cabe aclarar que esta obra se ejecutó, en su gran mayoría, a base de peones con pico, pala y carretillas en su fase de terracerías, salvo algunos tramos en que, a base de contrato a destajo, se utilizaron fresnos tirados con mulas. Para el afinamiento se utilizaron escrepas tiradas por tractores Caterpillar 30 y Allis Chalmers Nonech 50, mismo equipo que se utilizaba en brechas y desmonte, así como motoconformadoras Fordson, a las que en la época les llamábamos patines; de hecho, para terracerías, era la única maquinaria que intervino.

Este camino quedó revestido con una capa de 15 a 20 cms. de material de bancos de caliche principalmente, cuya extracción se efectuaba a mano y los acarreos, parte con camiones propiedad de la Junta y el resto con camiones de alquiler, quedando este camino transitable en su totalidad en el curso de la primera administración 1933 a 1936, hasta su fase de revestimiento. Otros caminos fueron:

* Camino Juárez - Porvenir. Este camino, con las mismas características del de Chihuahua - Cd. Juárez, se inició en el año de 1934 en su tramo Cd. Juárez - Guadalupe, con una longitud de 50 kms., de los que se construyeron aproximadamente el 30% durante el cuatrenio.

* Chihuahua - Camargo. Durante la administración 1933 - 1936, se iniciaron los trabajos de brecha con conformadora en el tramo Chihuahua - Bachimba.

Esta fue la obra de la primera etapa de la Junta, en cuyos primeros 2 años, 1933 y 1934, el presupuesto se constituyó con \$480,000.00 pesos de aportaciones federales e igual cantidad de estatales, lo que dio \$960,000.00 pesos anuales. En esta primera administración fueron Representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los siguientes: 1933 - 1934 Ing. Pedro Rueda Quijano; 1934 Ing. Enrique Cortázar; 1935 Ing. Carlos Chávez Holguín y 1935 Ing. Salvador G. De Quevedo.

En octubre de 1936 se inició la segunda administración, siendo Gobernador del Estado y Presidente de la Junta, el C. Ing. Gustavo L. Talamantes, quien ya contó con mayor cooperación de la Federación. Durante esta administración (1936-1940), la Secretaría nombró Representante ante esta Junta al C. Ing. Félix C. Bermúdez.

* Camino Chihuahua - Cd. Juárez. En esta gestión, mediante contratos otorgados a la Compañía Constructora de Obras Públicas Municipales y a la Compañía Mexicana de Caminos S. A., se terminaron los trabajos de este camino hasta su fase de pavimentación en un 90%.

* Camino Juárez - Porvenir. Durante este cuatrenio se terminó el camino en su tramo Cd. Juárez - Guadalupe, hasta su fase de revestimiento en un 80%.

* Camino Chihuahua - Cuauhtémoc. En esta administración se terminó hasta su fase de revestimiento provisional, con una longitud de 125 kms. Este camino entró en operación hasta 1951 en que se construyó una nueva ruta, según se verá en su oportunidad en el curso de estas memorias.

En octubre de 1940, se inició la tercera administración de esta Junta, bajo el mandato constitucional como Gobernador del C. Alfredo Chávez Amparán.

* Camino Chihuahua - Cd. Juárez. Durante la gestión 1940 - 1944, quedó definitivamente terminado este camino, mediante la construcción de algunas obras de arte que habían quedado pendientes y

tramos pequeños de pavimentación.

* Camino Chihuahua - Camargo - Parral. Durante el periodo del C. Alfredo Chávez como Gobernador del Estado, se contempló la necesidad de comunicar la capital del Estado con toda la zona sur, por lo que se atacó y construyó la carretera antes mencionada, con una longitud de 300 Kms. hasta su fase de pavimentación. (Posteriormente, este tramo, junto con el de Cd. Juárez, vino a ser parte de la Carretera Panamericana).

* Camino Parral - El Oro - Santa Bárbara. Durante la misma administración se construyó este camino con una longitud de 30.5 Kms. totalmente terminado hasta su fase de pavimentación.

* Camino Cd. Juárez - Guadalupe. En esta administración se terminaron los 10 Kms. restantes del camino citado, hasta su fase de revestimiento.

En esta época, ya los trabajos se ejecutaban preferentemente a contrato, con grandes compañías constructoras. En esta administración, la Secretaría estuvo representada por los C.C. Ingenieros Oscar Martínez 1940 - 1942 y Jesús Malo 1942 - 1944.

SEXENIO 1944 - 1950.

En octubre de 1944, se inició la cuarta etapa de trabajos de la Junta Local de Caminos, correspondiendo al C. Ing. Fernando Flogio Miramontes ser el Gobernador Constitucional y al mismo tiempo Presidente de la Junta. En esta administración fungió como Representante de la Secretaría el C. Ing. Alberto López Sánchez.

Camino Camargo - Juárez. Este camino constituye la obra más importante construida en esta administración; con una longitud de 80 kms., y localizado en la margen derecha del Río Florido; establece una comunicación necesaria de la región sur-oriente del Estado, potencialmente fuerte en recursos agrícolas y ganaderos. Este camino quedó totalmente pavimentado con carpeta asfáltica de mezcla en el lugar el 50% y tres riegos el resto, con una inversión aproximada de 25 millones de pesos.

En octubre de 1950, al iniciarse el gobierno presidido por el C. Lic. Oscar Soto Máynez, quinto Presidente de la Junta Local de Caminos y siendo Representante de la S.C.O.P. ante la Junta el C. Ing. Jesús Castillo Janacua, se emprendió una nueva y vigorosa etapa de comunicaciones que culminó con la construcción de una nueva carretera de primer orden, la de Chihuahua a Cuauhtémoc, con una longitud de 104 kms., totalmente pavimentada por el procedimiento de mezcla en planta con un ancho de 7.00 mts. de carpeta y espesor de 4.5 cms. compactos; esta carretera sustituyó totalmente a la construida en la primera etapa 1934-1937, que prestó servicio como camino de revestimiento provisional hasta 1951. Sobre la inversión de esta obra no quedó constatada por la Junta, ya que el fondo cooperativo fue manejado directamente por el Gobernador del Estado a través de su Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas; sin embargo, se ha podido establecer, por información proporcionada por funcionarios de esa época dentro del Gobierno, que fue de aproximadamente 23 millones de pesos. En el mes de mayo de 1952, el C. Ing. Jesús Roberto Durán Gutiérrez fue nombrado Representante de la S.C.O.P. ante la Junta.

* Camino Camargo - Boquilla. Este camino, con una longitud total de 34 kms., se contruyó en 1951-1953, con un ancho de carpeta de 6.50 mts. y espesor de 4.5 cms. compactados por el procedimiento

de mezcla en planta. Igualmente, construido con fondo cooperativo que manejó directamente el Gobierno del Estado y una inversión aproximada de 7.5 millones de pesos.

* Camino Sueco - Nuevo Casas Grandes. Este camino con una longitud de 195 kms., se inició en la misma administración y se construyó de 1953-1956, por el procedimiento de mezcla en planta con una longitud de 155 kms. y 40 kms. de mezcla en el lugar, con ancho de carpeta de 6.80 mts. y espesor compactado de 4.5 cms., como en los dos casos anteriores, con una inversión aproximada de 40 millones de pesos.

En agosto de 1955, tomó posesión de la Gubernatura del Estado el C. Dr. y Gral. J. Jesús Lozoya Solís, quien redondeó los trabajos del sexenio con la terminación del camino Sueco - Nuevo Casas Grandes, más las obras que se relatan abajo, cabiendo mencionar que en el mes de septiembre del mismo año, fue nombrado Representante de la S.C.O.P. ante la Junta, el C. Ing. Adolfo Lechuga Hernández.

* Camino Chihuahua - Ojinaga. Tramo: Chihuahua - Aldama, con longitud de 28 kms., construida con carpeta asfáltica de 6.00 mts. de ancho y espesor de 4 cms. compactados, con una inversión inicial de 5 millones de pesos.

* Camino Colonia Dublán - Colonia Juárez. Esta construcción corresponde al mismo sexenio, con una longitud de 26 kms., totalmente pavimentados y con una inversión de 4.5 millones de pesos.

* Camino Chihuahua - Aquiles Serdán. Camino construido en el mismo sexenio con una longitud de 8.0 kms., con una carpeta asfáltica de 6.00 mts. por el sistema de tres riegos y una inversión aproximada de 1 millón de pesos.

Aeropuerto de Chihuahua. Por acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la Junta se hizo cargo de la construcción del aeropuerto, que se terminó en septiembre de 1956, con una inversión de 13 millones de pesos.

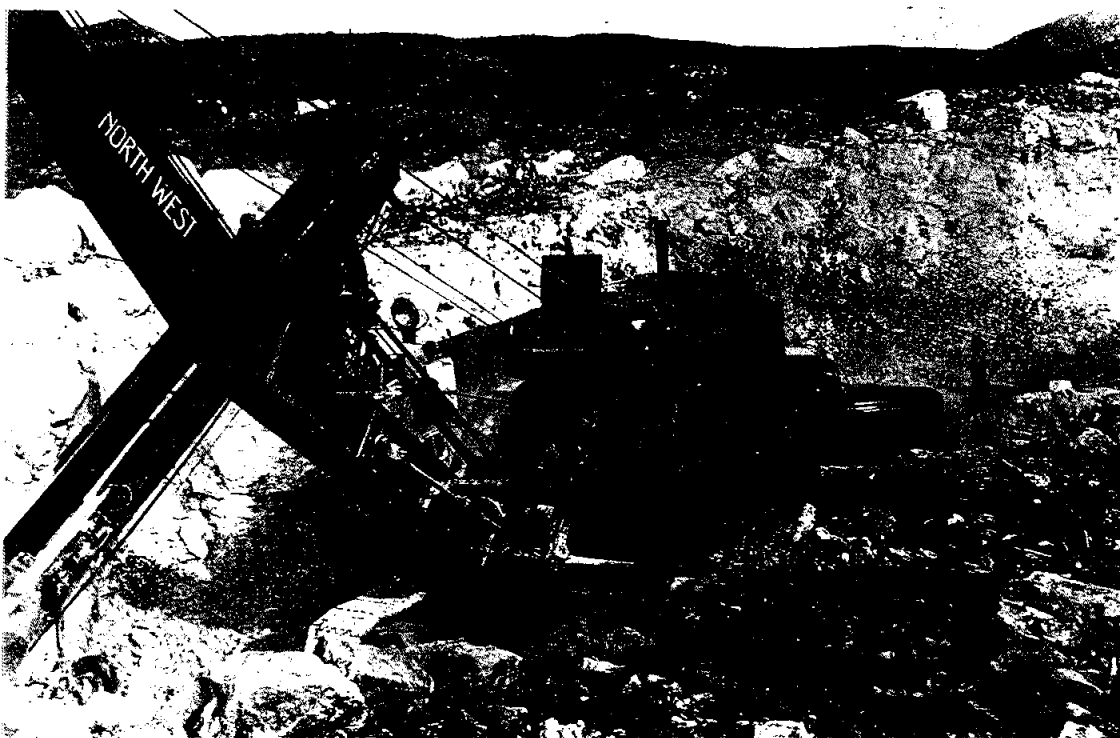
El 4 de octubre de 1956, se inició una nueva etapa en el desenvolvimiento de la red carretera del Estado, al tomar posesión del Gobierno el C. Teófilo Borunda, lo que constituye el sexenio 1956 - 1962.

* Camino Jiménez - Zavalza. La primera obra que se consideró en este sexenio tenía por objeto comunicar Chihuahua con Torreón, Coahuila, por lo que se atacó la construcción de este camino con una longitud de 110 kms. totalmente pavimentados con carpeta de mezcla en planta con 6.5 mts. de ancho y espesor de 4.5 cms. compactos y una inversión de 22 millones. Este camino se prolongó fuera del Estado hasta Ceballos, Durango, para ligar con el camino en construcción de Gómez Palacio a Ceballos. Posteriormente vino a constituir parte de la ruta corta con la carretera a la ciudad de México, por lo que pasó a formar parte de la red federal de caminos, por entrega que se hizo al Departamento de Conservación de la Dirección Nacional de Caminos.

* Camino Cuauhtémoc - Guerrero. La segunda obra emprendida por este sexenio la constituyó este camino, con una longitud de 65 kms. en sus fases de terracerías y obras de drenaje, con una inversión de \$5'751,000.00 pesos en el sexenio.

* Camino Cuauhtémoc - Gómez Farías. Para facilitar la movilización de los productos agrícolas y ganaderos de una región enclavada en las comunidades de Col. Álvaro Obregón, Bachíniva, Santa Ana, Babícora y Gómez Farías y amplia zona de la colonización menonita, en donde se produce gran variedad de cultivos, siendo la región el primer productor de avena del país, se atacó la construcción de terracerías y obras de drenaje hasta el km. 107+000, con una inversión de \$5'000,000.00 de pesos, siendo la longitud total 163 kms.

* Camino Chihuahua - Ojinaga. En este sexenio se dio principio a la construcción del camino Chihuahua - Ojinaga, con longitud total de 220 kms. de los que se hicieron terracerías y obras de drenaje hasta el km. 75+000 con una inversión de \$5'470,000.00 pesos, aclarando que dicha inversión fue en el tramo Aldama - El Huérfano.



Camino Chihuahua- Cd. Ojinaga, km 48+460, pala mecánica operando en construcción de corte, 1958.

* Camino Juárez - Nuevo Casas Grandes. Siendo la región noroeste fuente importante de abastecimiento de productos agrícolas, ganaderos y forestales para la población de Cd. Juárez, que es puerto fronterizo para exportación de los mismos productos, se proyectó este camino iniciándose su construcción en sus fases de terracerías y obras de drenaje en dos frentes de ataque, uno de Nuevo Casas Grandes - Janos - Ascensión y otro de Cd. Juárez - Ascensión, con una inversión en el sexenio de \$30'065,854.49 pesos.

SEXENIO 1962 - 1968.

Corresponde al C. Gral. Práxedes Giner Durán asumir la Gubernatura del Estado en octubre de 1962. Durante dicho periodo se continuaron los trabajos emprendidos con anterioridad, de los que nos ocupamos a continuación, así como nuevas rutas que se detallan. Coincide con el inicio de este sexenio la designación como representante de la S.C.O.P. ante la Junta del C. Rafael Pérez Serna.

* Camino Cuauhtémoc - Gómez Farías. En este sexenio se continuaron los trabajos de construcción de este camino, habiéndose terminado su pavimentación hasta el km. 107+000, con una inversión de \$5'800,000.00 pesos.

* Camino Cuauhtémoc - Guerrero. Bajo esta administración se continuaron los trabajos de este camino, que se inició en la anterior, habiéndose terminado la obra hasta su fase de pavimentación, con una inversión de \$4'500,000.00 pesos.

* Camino Villa Ahumada - Flores Magón. Habiéndose creado el sistema de riego del río de El Carmen con la construcción de la presa Las Lajas, se incrementó notablemente la zona agrícola enclavada en Flores Magón y Villa Ahumada, por lo que se consideró la necesidad de construir esta vía de comunicación, con longitud de 95 kms. de los cuales se construyeron hasta su fase de pavimentación 50 kms., con una inversión de \$2'300,000.00 pesos.

* Camino de acceso a Presa Chihuahua. Para dar acceso a la Presa Chihuahua, que se convirtió en lugar de turismo local de verano, se construyó un camino de 3.0 kms. pavimentados a partir del km. 14+000 del Camino Chihuahua - Cuauhtémoc, con una inversión de \$488,300.00 pesos.

* Camino Camargo - Ojinaga. Fue preocupación muy especial de esta administración, abrir una vía de comunicación en la parte oriente de la entidad, programándose un camino con longitud de 244 kms., mismos que se pusieron en servicio en toda su longitud, hasta su fase de revestimiento, con una inversión de \$13'250,000.00 pesos.



Camino Camargo-Ojinaga, tramo Camargo-La Perla Pavimentado, 1975.

* Camino Juárez - Nuevo Casas Grandes. Se continuaron en estos trabajos habiéndose pavimentado totalmente el tramo Nuevo Casas Grandes - Janos, con longitud de 60 kms. En el tramo Ciudad Juárez - Janos se construyeron 25 kms. de pavimentación, con una inversión total en el sexenio de \$19'826,000.00 pesos.

* Camino km. 114 (Carretera Cd. Juárez - Nuevo Casas Grandes) - Palomas. Se construyó un camino con longitud de 35.4 kms. con terracerías, obra de drenaje y revestimiento, con una inversión de \$3'922,000.00 pesos, siendo Palomas puerta hacia el Estado de Nuevo México, E. U. A. A fines de esta administración fue nominado Representante de la Secretaría de Obras Públicas ante la Junta, el C. Ing. Sergio Ávila Ornelas.

SEXENIO 1968 - 1974.

Este sexenio se caracterizó por un gran incremento en la construcción de caminos, correspondiendo al C. Lic. Oscar Flores Sánchez, Gobernador Constitucional y Presidente de la Junta, el mérito por el mismo.

Programa Gran Visión. Caminos: La Junta - Yepachi, Parral - Guadalupe y Calvo, Creel - San Juanito, San Juanito Basaseachi y Creel - Guacochi. Estos caminos que, aunque se construyeron en el Plan Bipartita, desde su iniciación fueron entregados por disposiciones superiores, para su supervisión y control a la Dirección General de Construcción de Carreteras Federales.

* Camino Juárez - Nuevo Casas Grandes. Se continuaron los trabajos en este camino habiéndose terminado las terracerías y obras de drenaje faltantes y se pavimentaron del km. 25+000 al 80+000, del tramo de Cd. Juárez - Janos, con una inversión de \$7'769,866.41 pesos, habiéndose entregado a la Federación para su terminación y conservación el resto del tramo Cd. Juárez - Janos.

* Camino km. 114 (Carretera Cd. Juárez - Casas Grandes) - Palomas. Se terminaron los trabajos de este camino hasta su pavimentación, con una inversión de \$2'012,837.25 pesos.

* Camino Cuauhtémoc - Gómez Farías. Se terminó este camino a partir del km. 107 al 163, quedando pavimentado en toda su longitud con una inversión en el sexenio de \$15'420,000.00 pesos.

* Camino Buenaventura - Ignacio Zaragoza - Gómez Farías. Para cerrar el circuito que uniera la zona noroeste con la zona norte, se construyó un camino de 82 kms., totalmente pavimentado con una inversión de \$31'403,742.00 pesos.

* Camino Guerrero - Madera. Continuando con el camino existente de Chihuahua a Cd. Guerrero, se prolongó hasta Madera, Chihuahua, con una longitud de 104 kms. totalmente terminados hasta pavimentación, con una inversión total de \$41'502,265.62 pesos.

Km. 114 (Cuauhtémoc - Gómez Farías) - Namiquipa. Se construyó este camino con una longitud de 29.3 Kms., totalmente pavimentada, con una inversión de \$11'565,181.44 pesos.

* Camino Delicias - Presa Francisco I. Madero. Se construyó un camino totalmente pavimentado, con una longitud de 33.1 kms., con una inversión de \$3'761,966.22 pesos.

* Camino Chihuahua - Ojinaga. Se continuaron los trabajos de este camino, habiéndose terminado hasta su pavimentación al km. 90+000 con una inversión de \$16'119,964.70 pesos; este camino se entregó a la Federación para su terminación.

Puente Vado en Rosales. Sobre el camino Delicias - Rosales, construido con anterioridad por el Gobierno del Estado, se construyó un puente vado con carácter definitivo, con un importe de \$661,990.17 pesos.

* Camino Coyame - Cuchillo Parado. Para comunicar la región de la zona noreste del Estado, enclavada en la margen derecha del Río Conchos, se construyó este camino con una longitud de 48.5 kms., hasta su fase de revestimiento, con una inversión total de \$7'169,530.64 pesos.

Libramiento Noroeste y Sureste. Para solucionar el problema de congestionamiento de tránsito dentro de la ciudad de Chihuahua, el Gobierno del Estado solicitó la cooperación federal para construir un anillo perimetral, mismo que se construyó totalmente pavimentado con una longitud de 30.4 kms.;



Libramiento Noroeste, Cd. Chihuahua, pavimentación terminada, 1974.



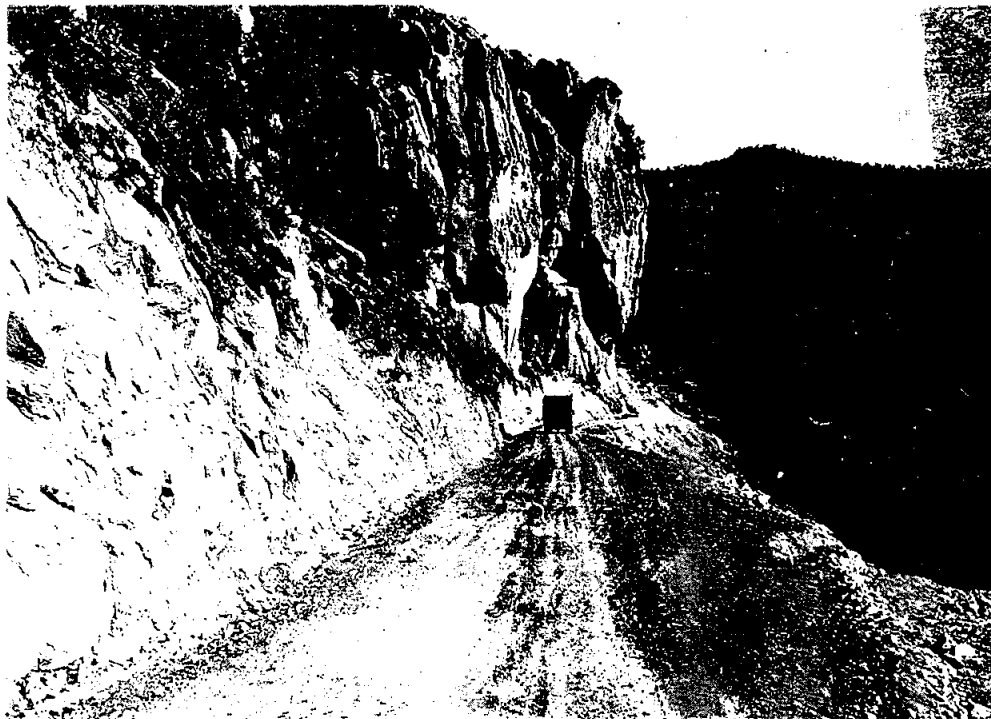
Libramiento Sureste, Cd. Chihuahua, pavimentación terminada, 1974.

durante este sexenio se terminó en un 75% con una inversión de \$29'292,169.69 pesos.

* Brechas Profortarah. Con la cooperación de Productos Forestales de la Tarahumara y Celulosa de Chihuahua, se construyó una red de caminos tipo E, para la explotación de los bosques, con una longitud aproximada de 300 kms. y una inversión en el sexenio de \$23'186,831.37 pesos.

* Camino Cebollín - Chinatú. Con objeto de proporcionar acceso para la explotación forestal del Ejido de Chinatú, se construyó una brecha de aproximadamente 12 kms., con una inversión de \$670,167.37 pesos, en el sexenio; posteriormente Caminos Rurales terminó las obras faltantes.

* Camino Basaseachi - Ocampo - Moris. Ante la necesidad de conectar con el centro del Estado, los municipios enclavados en la región montañosa de la Sierra Madre Occidental, se iniciaron trabajos de brechas de penetración que posteriormente adquirieron jerarquía de caminos tipo E, siendo éste el primero, con una longitud de 62 kms.; en la construcción de esta brecha en el sexenio se invirtieron \$2'188,912.69 pesos.



Camino Basaseachi-Ocampo-Moris, terracerías terminadas, 1978.

* Camino Temoris - Chinipas. Dentro del mismo programa de brechas de penetración mencionado en el caso anterior, se hicieron trabajos en 20 kms. de este camino, con una inversión de \$5'580,934.12 pesos.

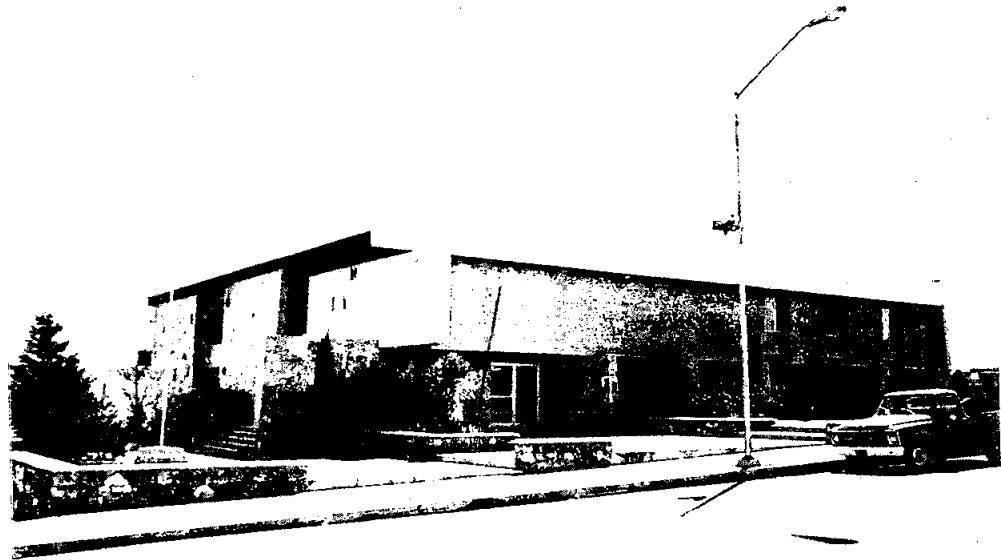
* Cajurichi - Uruachi. Dentro del mismo programa de penetración a la Sierra Madre Occidental, se invirtieron en la brecha de Cajurichi a Uruachi \$3'326,312.22 pesos.



Camino Cajurichi-Uruachi, terracerías terminadas, 1977.

* Camino Cd. Juárez - Anapra. Se proyectó un camino tipo C para comunicar Cd. Juárez con la zona fronteriza de Anapra, del Estado de Nuevo México, E. U. A., con una longitud de 8.0 kms., habiéndose iniciado la construcción en este sexenio, con una inversión de \$1'477,580.47 pesos y teniendo un avance de 4.5 kms. pavimentados.

Edificio de la Junta Local de Caminos. Siendo Representante de la Secretaría de Obras Públicas en este sexenio el C. Ing. Sergio Ávila Ornelas, se echó a cuestras la tarea de construir un edificio funcional para alojar las oficinas de la Junta. Para el efecto se gestionó la donación de un lote de terreno con superficie de 14, 352 m²., propiedad del Sr. Don Tomás Valles Vivar, de los que se utilizaron 13,500 m². en la construcción del edificio de Oficinas Centrales, Edificio de Laboratorio, Talleres, Almacén, Bodegas necesarias, canchas deportivas de basketbol y tenis, frontón con sus baños y servicios sanitarios completos, habiéndose pavimentado las calles de acceso al edificio, con una inversión de \$4'500,000.00 pesos que se sufragaron con remanentes del patrimonio de la Junta.



Fachadas principales.



Recorrido por los corredores del edificio de la JLC de Chihuahua.



Personalidades en la inauguración del edificio de la JLC de Chihuahua, 1974.

SEXENIO 1974 - 1980.

De lo realizado durante este sexenio, iniciado el 4 de octubre de 1974, se aportan datos de las obras ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 1979, bajo la administración del C. Manuel Bernardo Aguirre S., Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta, estando fungiendo desde fines de 1975 como Representante de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas ante la Junta, el C. Ing. Armando Urbina Amador.

* Libramiento Noroeste y Sureste. En este sexenio se terminó totalmente esta vialidad urbana, con una inversión en el sexenio de \$9'147,200.00 pesos.

* Camino Camargo - Ojinaga. Continuando la construcción de este camino, se llevó a cabo la pavimentación del tramo Camargo - La Perla, con una longitud de 100 kms. y una inversión de \$30'126,845.36 pesos.

* Camino La Concha - Peña Blanca. Para acortar la distancia hacia el norte de la región serrana, enclavada en el Río Papigochi, entre Cd. Guerrero y Madera, se construyó este camino con una longitud de 34.5 kms., tipo C totalmente pavimentado, con una inversión total de \$30'922,842.28 pesos.

* Camino Cuauhtémoc - Anáhuac. Se construyó un camino directo de Cd. Cuauhtémoc a Colonia Anáhuac, con una longitud de 15 kms., tipo C, totalmente pavimentado, con una inversión total de \$6'615,166.76 pesos.

* Camino Delicias - Naica. Se construyó este camino tipo C, con una longitud de 28 kms., totalmente pavimentado, con una inversión de \$12'031,054.49 pesos.

* Camino Ramal a Nicolás Bravo. Dentro de la región agrícola de Babícora, se construyó un ramal que, partiendo del km. 14+600 de la carretera La Concha - Peña Blanca, unió la población de Nicolás Bravo, con una longitud de 17.0 kms., tipo C, totalmente pavimentado, con un costo total de \$12'806,937.73 pesos.

* Camino Puerto Justo - Guachochi. La Junta prosiguió desde 1977 la construcción de este camino a partir del km. 48+000 (Balleza), teniendo a la fecha un avance de 60 kms. en terracerías, drenaje y revestimiento provisional de los 75 kms. de que consta la longitud para entroncar, con una inversión de \$78'000,000.00 de pesos.

El tramo Puerto Justo - Balleza, de 48 kms., así como el tramo de 23 kms. de Guachochi hacia Balleza, ambos terminados hasta la fase de revestimiento, fueron construidos por la Dirección General de Construcción de Carreteras Federales.

* Camino Juárez - Anapra. Se continuó la construcción de este camino, habiéndose suspendido las obras con un avance hasta pavimentación del 50% de su longitud total de 8.0 kms., con una inversión de \$4'464,559.10 pesos en el sexenio.

* Camino Cajurichi - Uruachi. Continuando el programa de penetración a los municipios de la sierra, se procedió a terminar este camino, con las modificaciones necesarias para darle categoría de tipo E, con una longitud de 48 kms., con una inversión en el sexenio de \$16'154,000.00 pesos.

* Camino Madera - La Norteña. Se construye este camino con 0+000 en Madera y con una longitud total de 120 kms., de los que, a partir del km. 32+000, ya existe camino fuera de especificaciones que permite la transitabilidad hasta el km. 87+000 (Mesa del Huracán), camino construido por la iniciativa privada con pequeñas aportaciones esporádicas de la Junta, hasta el sexenio anterior de \$1'069,785.25 pesos; del camino ya con especificaciones tipo C, se han construido en este sexenio 22 kms. de terracerías, 24 kms. de obras de drenaje y 20 kms. de revestimiento, con una inversión de 13 millones de pesos.

* Camino Basaseachi - Ocampo - Moris. Este camino se proyectó como tipo E, modificándose el proyecto geométrico de la brecha de penetración iniciada en el sexenio anterior, con una longitud de 62 kms., con un avance total de aproximadamente 60% y una inversión en el sexenio de \$29'813,768.00 pesos.

* Camino Samachiche-Batopilas. Este camino con especificaciones de tipo E, consta de 2 tramos, el primero de Samachique a La Bufa, de 38 kms., cuyo tramo corresponde a un camino construido por la iniciativa privada para la explotación del mineral que existe en la Bufa; a este tramo se le mejoraron las terracerías, se construyeron obras de drenaje faltantes y se revistió; el segundo, de La Bufa

a Batopilas, con 27 kms., se hizo camino nuevo hasta revestimiento, con una inversión total en todo el camino de \$32'195,799.12 pesos.

* Camino Guadalupe y Calvo - Baborigame. Este camino tipo E, con una longitud de 74 kms. quedó construido en un 90 % al 31 de diciembre de 1979, con una inversión de \$31'287,397.36 pesos.



Camino Samachique-Batopilas, terracerías terminadas, 1978.

* Camino Bahuichivo - Urique. Este camino de penetración parte de la estación del ferrocarril Chihuahua - Pacífico de Bahuichivo, con características de tipo E y una longitud de 54.4 kms., quedó terminado en un 90 % al 31 de diciembre de 1979, con una inversión de \$30'051,059.78 pesos.



Camino: Bahuichivo - Cerocahui - Urique. Panorámica del desarrollo para ajustarse a camino tipo "E", 1976.

* Camino Baborigame - San Juan Nepomuceno. Se inició la construcción de este camino tipo E, con una longitud de 30 kms., de los cuales se han construido 4 kms. de obras de drenaje y 10 kms. de terracerías, con una inversión de \$7'560,000.00 pesos.

* Camino Riva Palacio - Sainapuchi. Este camino de penetración fue promovido por el Municipio de Riva Palacio y se construyó con una longitud de 46 kms., con una inversión de \$2'014,964.20 pesos.

* Camino Nicolás Bravo - Las Varas. Para comunicar la zona de Babícora con la estación del ferrocarril Chihuahua - Pacífico, se construye un camino tipo C, con longitud de 18 kms., construido al 31 de diciembre de 1979 en un 20 %, con una inversión de \$5'000,000.00 de pesos.

* Camino Libramiento San Francisco del Oro. Se construyó este libramiento con una longitud de 1+860 kms. y una inversión de 2'200,000.00 pesos. Hemos dejado asentada, a grandes rasgos, la historia de la construcción de caminos durante los 47 años de ejercicio de la Junta Local de Caminos y pasaremos ahora a hacer un poco de historia.

De los Presupuestos.

El primer presupuesto de la Junta correspondiente a 1933, se integró con 360 mil pesos de aportación Federal e igual cantidad de Estatal, y el presupuesto a ejercer en 1980 es de \$170'248,000.00 pesos.

Maquinaria y Equipo.

La Junta, con una inversión de \$53,411.54 pesos en los años 1933 y 1934, adquirió el equipo; en cambio, el inventario actual tiene un monto de 23'620,574.61 pesos.

De Personal.

La Junta se ha integrado con un equipo humano de trabajo, tanto de personal técnico, como administrativo y de campo, totalmente capacitado para el desempeño eficiente de su cometido, lo que permite solventar cualquier problema que se presente en su área; actualmente dispone de 370 elementos, entre técnicos, administrativos y de campo.

Del personal técnico que ha tenido la Junta, algunos elementos se proyectaron al ámbito nacional, destacando algunos como el C. Ing. Alberto López Sánchez, que también figuró como Representante de la S.C.O.P. en otros Estados de la República, siendo su última comisión la de Representante en Chihuahua hasta su muerte a fines de la década de los cincuentas; el C. Ing. Adolfo Trespalacios fundó en 1940 la Compañía Pavimentos, S. A., de la que fue gerente y director general hasta su muerte en la década de los sesentas. El C. Ing. Medardo Chávez, igualmente fue Representante de la S.C.O.P. en otras Juntas Locales. Posteriormente la Junta ha proyectado personal a niveles superiores, pudiendo mencionar a los siguientes:

Ing. Jesús Malo. Adquirió la jerarquía de Representante de esta Junta, pasando posteriormente a Jalisco, de donde se integró al equipo grande de la Dirección Nacional de Caminos como Jefe del Departamento de Cooperación por aproximadamente 12 años, estando en la actualidad como componente de alto nivel en el equipo de la Dirección General de Carreteras en Cooperación.

Ing. Jesús Gaytán López. De esta Junta, fue promovido a Representante en Sinaloa, Jalisco, etc., siendo en la actualidad Representante en Sonora.

Ing. Luis de la Peña. Siendo Residente en esta Junta, fue promovido a Representante, siendo su última actuación de que tenemos noticias en la Junta de Zacatecas.

Ing. Luis Alonso Fernández Casillas. De su categoría de Residente de Construcción en Obras Urbanas de la Junta, pasó a Representante en Sinaloa, en donde continúa a la fecha.

Ing. Rafael Tovar Alvarado. Siendo Auxiliar del Representante, fue promovido a Representante en Tamaulipas; posteriormente nombrado Jefe de Centro S.A.H.O.P. en Colima donde continúa actuando.

Ing. Arnulfo Narro Arredondo. De Residente de Construcción en esta Junta, pasó a Jefe de División de Carreteras Federales; posteriormente Representante de la S.A.H.O.P. en Durango y Jalisco en donde fue promovido a Jefe del Centro S.A.H.O.P.

Ing. César González Viejo. De Residente de Construcción fue promovido a Representante en la Junta de Morelos, siendo en la actualidad Representante en el Estado de México.

Ing. Juan Ramón Hinojos Aldana. De Residente de Construcción se promovió a Jefe de la Oficina Técnica de esta Junta y posteriormente a Jefe de Zona de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, puesto que ocupa al escribirse estas memorias.

Prestaciones Sociales.

Hasta 1955 en que comenzó a actuar como Representante de la S.C.O.P. el C. Ing. Adolfo Lechuga Hernández, los sueldos y salarios del personal estuvieron muy por abajo de los tabuladores de la Secretaría, siendo el primero que pugnó por su nivelación; aunque sin conseguirlo del todo, sí se incrementaron en una proporción muy aceptable. Fue hasta el sexenio 1968-1974 que el C. Ing. Sergio Ávila Ornelas logró vencer la oposición del Gobierno Estatal y con la anuencia del C. Gobernador Oscar Flores Sánchez, se comenzaron a aplicar los tabuladores vigentes.

Bajo esta misma administración se consiguió incorporar el personal al régimen del Seguro Social a partir del mes de marzo de 1969. Con este paso se solucionó el angustioso problema del servicio médico del personal y muy particularmente de sus familias, ya que anteriormente y debido a las reducidas asignaciones presupuestales no era posible solventarlo ni siquiera en un 50 %; actualmente el Seguro Social ya está pagando pensión a familiares de trabajadores fallecidos, al amparo de esta conquista.

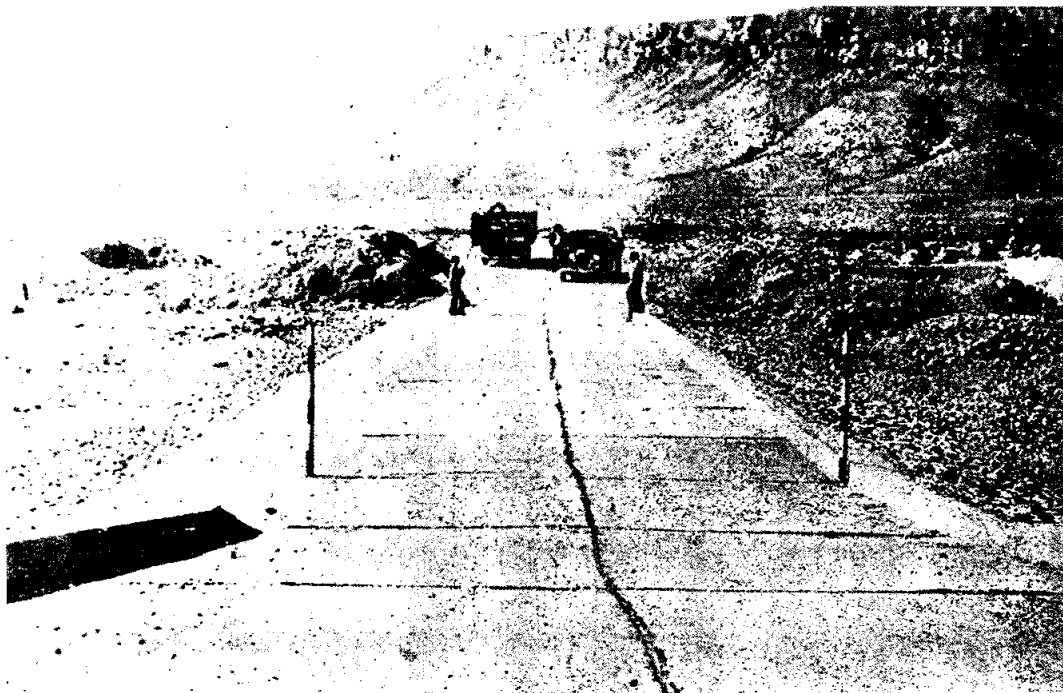
El personal de la Junta tiene tres seguros de vida, primeramente el seguro oficial contratado con la Aseguradora Hidalgo y que en la fecha de estas memorias es de \$40,000.00 pesos; existe un seguro colectivo pagado totalmente por el personal, por la cantidad de \$50,000.00 pesos; funciona, igualmente, una mutualidad que se integra con aportaciones de un día de sueldo de todo el personal y se paga a los familiares del trabajador fallecido.

Esta prestación tiene un rendimiento actual aproximado de \$50,000.00 pesos. El personal

disfruta igualmente de la oportunidad de adquirir su casa propia, ya que está inscrito en el INFO-NAVIT y hasta la fecha se han entregado más de 60 viviendas a los trabajadores de la Junta.

Y por último, cabe agradecer la colaboración prestada en la elaboración de estas memorias de los señores Daniel Pastrana López, Antonio Acosta Acosta, Ing. José Luis Valdez y Héctor Ornelas Moreno, antiguos empleados de la Junta, quienes proporcionaron datos fidedignos sobre el tema, independientemente de ser actores y testimonios de lo acontecido durante los cuarenta y siete años de actividades en la construcción y conservación de caminos. Asimismo, la recopilación de datos, fotos y textos, así como la edición, estuvieron a cargo del Ing. Luis Luevano Casas. Por último, el trabajo fue coordinado por el Ing. Arnoldo Guzmán Nieves, Representante, quien también, por el tiempo que tiene de trabajar en las Juntas, pudo aportar valiosos argumentos.

Chihuahua, Chihuahua, febrero de 1980.



DURANGO¹

“DE CÓMO DE 1920 A 1970 LA JUNTA LOCAL DE CAMINOS SOSTIENE UNA INDELEBLE LUCHA EN PRO DE LA INFRAESTRUCTURA EN DURANGO, QUE DESTRUYE SISTEMÁTICAMENTE TODA UNA LEYENDA GEOGRÁFICA Y HACE NACER, AL MISMO TIEMPO, UNA COMPLEJA RED DE CAMINOS: ARTERIAS Y VENAS DEL CUERPO SOCIO-ECONÓMICO DEL ESTADO”.

No hacía mucho tiempo que se estrenaba la nueva Constitución de 1917 cuando, de repente, sobreviene la conflagración religiosa en todo el país -la Guerra de los Cristeros- que viene a frenar totalmente el progreso: la edificación de Durango infraestructurado; la construcción de los caminos que necesariamente tendrían que unir los centros de producción con los de consumo y lo que era aún más urgente: la incorporación de la gran mayoría de los municipios y regiones más importantes con la capital. Esta situación hace que se susciten dos fenómenos importantes:

- 1.- La distracción del erario tanto federal como local hacia el destino militar, única forma de reprimir la refriega.
- 2.- La total distracción de la mano de obra, pues ésta, en lugar de empuñar el azadón, la pala o el pico, se veía disparando carabinas, ya contra los cristeros, ya contra los gobiernistas.

Sin embargo, y en medio de este conflicto tan grave, era preocupación del Gobernador del Estado -Sr. José Ramón Valdés- fomentar en toda su intensidad los caminos y las vías de acceso a todos los lugares del Estado. Entonces, el Gobierno del Estado encomienda esta misión a la antigua “Junta Central de Caminos” así como a las “Juntas Unidas de Caminos de Gómez Palacio y Lerdo”, que operaban gracias a la intervención del Estado y a la iniciativa privada. Es así como surge y se constituye en forma oficial en 1929 la “Junta Central de Caminos”, que por vez primera la integran los siguientes miembros -pioneros desinteresados y avezados hijos de Durango-:

| | |
|----------------------|---|
| Presidente: | Don Salvador Mendívil. |
| Secretario: | Julio González Bárcena. |
| Tesorero: | José Bulnes. |
| Comisariado: | Jesús García Gómez. |
| Comisariado Técnico: | Ing. Manuel Garza Escudero (con dos suplentes). |

Así estuvo integrada la Junta en su inicio, sin ningún Reglamento Oficial emanado del Estado, ni sujeta a Leyes que la regulasen. Todo el funcionamiento se llevaba a efecto bajo el control y responsabilidad de esa H. Junta, que siempre fue bien vista y protegida por el Gobierno Local, por lo cual, siempre le encomendó los trabajos. Entiéndase que la Junta era una Institución de buena fe, una especie de Patronato, compuesta por personas de la iniciativa privada, que por su gran trascendencia después fue bautizada con el nombre de “Auto Club” y cuya organización interna se modificó, quedando a la cabeza el Sr. Francisco McCaughan, y como secretarios los señores Agustín y Calixto Bourillón; como Tesorero, el Sr. Jesús García Gómez; como Asesor Técnico el Ing. Miguel Garza Escudero y, finalmente, como Comisariados, los señores Angel Reynosa y Salvador Mendívil. El “Auto Club” inicia sus labores el 28 de junio de 1926 en la construcción del camino privado al “Paseo de la

Hacienda" de Santa Cruz (ahora Club Campestre) que duró no menos de siete meses; al concluirlo, inmediatamente después, se empieza a construir el camino Gómez Palacio - Chávez (Jabonoso - Esmeralda), que se termina e inaugura solemnemente el día 17 de julio de 1928, estando presentes el Sr. Gobernador y las autoridades militares, que también se interesan profundamente y se aprestan, en lo posterior, a facilitar elementos del Ejército para dichos trabajos.

También es necesario mencionar que en esta empresa, las Juntas Unidas de Gómez Palacio y Lerdo tienen una participación decisiva, en cuyas labores siempre estuvo presente con la asesoría técnica el Ing. José Bracho, apoyado por los señores Ángel Camino y el Sr. Cueto, así como el Pagador y Tesorero, C. Alfonso Díaz Cauder, quien insta a su gente a fusionarse en un solo organismo con la Junta Central de Caminos de Durango; y desde entonces a la fecha se ha trabajado estrechamente en coordinación, estando siempre la dirección y la jerarquía en la Capital del Estado.

Fue muy importante el periodo gubernamental del Sr. José Ramón Valdez, pues era una persona de una visión extraordinaria, inquieto y diligente, siempre preocupado por los caminos y el desarrollo económico del Estado. Amigo de la política, era en sí mismo un completo hombre de Estado y de la administración pública. Se dice de él que un día salió rumbo a la región del Nazas (región lagunera) y que, cuando regresó, llegó tan deprimido y molesto que duró casi toda una semana sin salir del Palacio de Gobierno, cosa que preocupó mucho a su secretario y a sus más allegados; ellos pensaban que posiblemente estaba enfermo y que no quería que su esposa se diera cuenta. Después se supo que en esos días, austeros para él, estuvo cavilando y planeando la manera de cómo construir un puente que uniera al Estado de Durango con el Estado de Coahuila, pues, cuando contempló el panorama y las condiciones de la laguna en relación con el Estado de Coahuila, sintió la necesidad imperiosa de unir esos dos grandes centros industriales que son, sin duda, los más importantes en el norte de la República. Para ello, toma la iniciativa y la determinación de invitar al Sr. Gobernador de Coahuila -que entonces era el C. Nazario S. Ortiz Garza- a una comida o convivio, quien acepta con mucha amabilidad. En dicho convivio, don José Ramón Valdez le plantea su inquietud y, de común acuerdo, resuelven de manera definitiva la construcción del mencionado puente. Se levantó un acta en la cual ambas entidades se obligan a aportar su contingente pecuniario para la construcción. Este acontecimiento tuvo lugar el 10. de mayo de 1929 y estuvo vigente hasta 1931. Para no enumerar las cláusulas, sólo hacemos mención del presupuesto que presentó el Auto Club, el cual ascendió a un total de \$230,000.00 pesos. De esta manera, el Ejecutivo en el ejercicio de las facultades extraordinarias que, en el ramo de las Comunicaciones y Obras Públicas le confiere el Congreso Local, expide por Decreto No. 83 del 18 de diciembre de 1930, la creación de un impuesto especial que gravó a todos los automóviles registrados en los municipios de Gómez Palacio, Lerdo y Mapimí. Esta gran capacidad que el Sr. Gobernador mostró como hombre de Estado inspiró a varios de sus sucesores que le siguieron imitando.

La Junta Central de Caminos, motivada por la seriedad con que el Gobierno Local se hacía cargo de estas actividades, en este periodo elaboró un proyecto grandioso sobre construcción de carreteras, señalándolo como de "URGENTE", para la satisfacción de necesidades inmediatas, tanto locales como nacionales.

PLAN DE DESARROLLO

*** REGIÓN NORTE DEL ESTADO**

Los municipios de Indé, El Oro, Villa Ocampo, San Bernardo y la Delegación Villa Hidalgo, están prácticamente incomunicados con la capital; para tener acceso hasta esos lugares, se tenía que hacer de la forma siguiente: Durango - Torreón, Torreón - Jiménez y Jiménez - Parral abordo de ferrocarril. Para ello se propuso la construcción de la carretera Durango - Ciudad Juárez, que después fue convertida en Panamericana, la cual tendría una longitud aproximada de 225 kms. y uniría los lugares mencionados. Así mismo, se avanzaría en la construcción del camino a Guanaceví, que se encontraba también aislado junto con su mineral; para esto se propuso la construcción del camino vecinal entre la carretera a Cd. Juárez y el tramo a Tepehuanes - El Zape y Rosario.

*** REGIÓN CENTRAL DEL ESTADO**

Los municipios de Cuencamé, Santa Clara, San Bartolo y San Juan de Guadalupe necesitan comunicarse entre sí y, además, tener una carretera que establezca la comunicación de San Juan de Guadalupe con el centro del Estado. Los municipios de Nazas, San Luis del Cordero y San Pedro del Gallo construirían, con las pequeñas cantidades de que dispusiese, su camino vecinal, para que entre ellos hubiera comunicación y afluyeran a la carretera nacional desembocando en la estación Pedriceña. Peñón Blanco construiría su carretera para comunicarse con el ferrocarril Durango - Torreón, en la estación Campana.

*** REGIÓN SUR DEL ESTADO**

El municipio de Mezquital y el de Huazamota, arreglarían, con la pequeña cantidad de su participación, el camino vecinal existente entre Mezquital - Durango como única comunicación que tienen entre sí.

*** REGIÓN SUROESTE DEL ESTADO**

San Dimas, Pueblo Nuevo y Delegación de Villa Orona tienen en la actualidad comunicación con la capital del Estado, pero su acceso es demasiado peligroso y sería costoso que se hiciera una reconstrucción de ese camino, ya que transita por ahí gran cantidad de riqueza forestal.

Mientras se estudiaba ese proyecto, se estaba construyendo la carretera Matamoros - Mazatlán, en la cual la Comisión Nacional de Caminos, en su parte técnica, estaba atacando activamente; en la parte administrativa, era la Junta Central de Caminos del Estado de Durango la que atacaba, para la cual se estaba destinando un impuesto especial que se había creado sobre la produc-

ción y que era de un 10%. Este impuesto fue creado por Decreto No. 73 y también por el No. 78. La Comisión Nacional de Caminos aportó el costo del personal técnico. En esta década, cuesta arriba y avanzando sin descansar, la Junta Central de Caminos con todo un cúmulo de méritos rinde su primer informe el día 17 de septiembre de 1930 ante el C. Gobernador. Anteriormente, se hizo mención de cómo el Ejército también se preocupó hondamente porque en Durango se construyeran los caminos y es de justicia destacar su colaboración tan importante a nivel de Servicio Social.

En la construcción de la carretera México - Ciudad Juárez (magnífico proyecto en ejecución), están presentes, por mandato del General Macías, todo un contingente de soldados al mando del General Ortiz Bravo, en coordinación con la Junta Central de Caminos. Principiaron estos trabajos el mes de octubre de 1929, sin ninguna interrupción pero sí con una gran dificultad ya que no disponían de una eficiente asistencia técnica. Se dice que el Ejército, con su intervención en esta construcción, propició la holgazanería entre los peones asalariados, ya que los soldados tomaban esta actividad "muy a pecho" y como un recreo de sus actividades normales, puesto que se olvidaban por completo de la dura disciplina militar y de las imperativas voces de mando; de tal suerte que trabajaban muy duro y así suplían la deficiente mano de obra del peón asalariado; se dice también que, cuando fueron retirados por razones del alto mando, hubo quienes lloraron y quienes se llevaron paños de tierra en sus mochilas como un recuerdo que quizás nunca olvidarían.

Pero... nada permanece estático, las emociones se reprimen con facilidad y la Junta vuelve al temple de su finalidad; en las postrimerías de esta década, toma el mando del Poder Ejecutivo en el Estado el General Gualberto Amaya, quien continuó con la misma política de su antecesor: crear y estudiar nuevos caminos. Encomienda a la Junta Central la construcción del puente "Arroyo Seco" en el Km. 3+900, el cual es terminado en su totalidad. Después, toda la atención de los trabajos se concentra en la construcción de los caminos al Pueblito y a la Ferrería; dichos trabajos estuvieron bajo la vigilancia del Ing. Carlos Flores, quien fue propuesto por el patronato de la Junta Central, el cual estaba presidido por el Sr. Jesús Garza Gómez, teniendo dicho Ingeniero Flores que afrontar muchas vicisitudes económicas, pues ni el Gobierno del General Amaya ni la Presidencia Municipal aportaban la parte que les correspondía. Bueno... a pesar de todo los trabajos los caminos se continuaron gracias a las gestiones realizadas por el Sr. Garza ante el Banco de Durango - hoy Banco de Comercio- quien hacía los préstamos y se hacía también "de la vista gorda" en cuestión de intereses, pensando que tal vez al final de cuentas redundaría en beneficio de la Entidad.

DÉCADA DE LOS TREINTA.

No está controvertida esta década, sino que, por importante, por determinante y llena de acontecimientos, parece que no se puede cubrir tanto como se quisiera. Estamos seguros de que, con la asesoría cronológica e histórica de pioneros del año 30 hasta nuestros días,² nuestro objetivo se verá plenamente realizado y surtirá los efectos esperados. Se tienen datos verídicos y coincidentes de que la Junta Central de Caminos, como se denominaba, tenía puesta toda su atención en la construcción del camino Durango - Lerdo, debido a la gran extensión y a la imperiosa necesidad de terminarlo lo más pronto posible. Para esto, la Junta Central de Caminos hacía los esfuerzos posibles por mantener un mismo ritmo de trabajo que siempre fue acelerado; toda esta actividad, claro, tenía que tener su causa, y la causa de ella era el ingeniero Pastor Rouaix, persona muy dinámica e inteligente, dado a la construcción de caminos, de origen poblano pero de corazón duranguense -dice don José Olivas-, muy culto y con amplios conocimientos de la geografía de Durango; porque no había

lugar o cerro, río o sierra, que no conociera por su nombre. El Ing. Pastor Rouaix en 1932, oficialmente es designado como Representante de la Junta ante la S.C.O.P., porque, anteriormente, sólo había fungido como provisional y por estar en esa incertidumbre representativa se veía forzado a obrar con cautela para no entorpecer los programas del que le iba a suceder.

La Representación que ostenta el Ing. Pastor Rouaix, desde entonces, siempre ha sido vista con profundo respeto y con un alto sentido de la jerarquía, debido a que él se supo imponer y darse a respetar como el máximo dirigente de los caminos en el Estado. Para esto, y debido a que tenía mucho roce político en la Capital de la República por haber sido uno de los diputados constituyentes de 1917, promueve la iniciativa de "Cooperación Gobierno Federal - Gobierno Estatal", para la construcción de caminos en la localidad. Al principio, se ve obstaculizado por la indiferencia del Sr. Gobernador Carlos Real, que no se interesaba en nada por esta iniciativa; pero pudo más la sagacidad, y así, lo vemos en México haciendo toda clase de gestiones en la S.C.O.P. y pidiendo audiencias con el Sr. Presidente de la República. Después, en ese mismo año 1932, es aprobada esa su dicha iniciativa y al Sr. Gobernador no le queda otra más que disciplinarse y aceptar el convenio de muy buena gana. Esto lo hacía el Ing. Pastor Rouaix estando consciente de que el impulso que el solo Gobierno del Estado daba a los caminos no era meritorio en comparación con las graves exigencias reales que el Estado demandaba. Pidió el Ing. Pastor Rouaix, después de haber sido escuchado y aprobado, que se expidiera una LEY SOBRE CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS EN COOPERACION CON LOS ESTADOS. La pidió porque estaba convencido como legislador de "que las cosas, los programas y proyectos humanos no podían ser realizados sin el auxilio de la norma". Era raro ver que una persona como el Ing. Rouaix, siendo extranjero, se preocupara más por la casa ajena que por la suya propia. Esa Ley que pidió tardó un poco en ser elaborada porque era algo nuevo dentro de la Administración Pública Federal; pero al fin y por Decreto del 29 de diciembre de 1933,³ el Sr. Presidente de la República Abelardo Rodríguez, expide la Ley mencionada.

En este mismo año y como consecuencia fatal de la expedición de esta Ley, la Junta Central de Caminos se convierte en "JUNTA LOCAL DE CAMINOS" y se pone a la cabeza a un Representante como responsable ante la S.C.O.P. Cuando en los primeros días de que la Junta pasó a ser Local, los trabajadores batallaron mucho para familiarizarse con esa nueva palabra, siendo que desde un principio y por muchos años manejaron la palabra "Central", pero todo era cuestión de acostumbrarse; la organización interna de la Junta no varió en nada, eso quiere decir que la Ley expedida sólo regula las relaciones de esta Institución Local con el Gobierno Federal:

Nota: Publicamos copia de un oficio que apoya al narrador.

Junta Local de Caminos del Estado de Durango.

PRESIDENTE: ING. PASTOR ROUAIX
VICE-PRESIDENTE: ING. MIGUEL GURZA
SECRETARIO: SALVADOR MENDIVIL
TESORERO: AMANDO CARDENAS
VOCAL: JESUS GARCIA
OFICINAS NEGOTIO ION. ITR.

Por medio de la presente venimos a manifestar a Ud., que de conformidad con el Decreto Presidencial de 22 de diciembre de 1932, ha quedado constituida en esta Ciudad la JUNTA LOCAL DE CAMINOS DEL ESTADO DE DURANGO, que ha venido a sustituir a la antigua Junta Central de Caminos.

Por nombramientos otorgados por la Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas y el C. Gobernador del Estado, los componentes de la actual Junta son las personas siguientes:

Ing. Pastor Rouaix: Representante de la Sria. de C. y O.P.
Ing. Miguel Gurza: " del Gobierno del Estado.
C. Amando Cárdenas. Director General de Rentas del Estado.
C. Jesús García. Rep. de la Cámara Nal. de Comercio.
C. Salvador Mendivil Representante de Auto-Transportes.


Al constituirse la Junta, quedó su Mesa Directiva integrada en la forma siguiente:

Presidente: ----- Ing. Pastor Rouaix.
Vice-Presidente:- Ing. Miguel Gurza.
Secretario: ----- C. Salvador Mendivil.
Tesorero: ----- C. Amando Cárdenas.-
Primer Vocal: --- C. Jesús García.

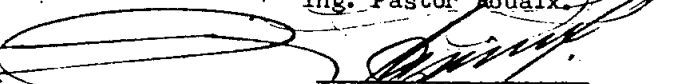
Rogamos a Ud. se sirva tomar nota de lo anterior, así como de las firmas de sus componentes, reiterando a usted las seguridades de nuestra atenta consideración y particular aprecio.

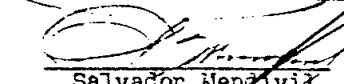
Durango, marzo 10 de 1933.


Ing. Miguel Gurza


Ing. Pastor Rouaix.


Amando Cárdenas.


Jesus Garcia.


Salvador Mendivil.

tgr/-

Fue mucho lo que el Ing. Rouaix hizo por la Junta y por el Estado; se convirtió en redentor de los trabajadores del camino y, gracias a él -dice don Martín-, se compró el primer equipo de trabajo consistente en 2 camiones de estacas modelo 1928 para llevar los materiales y las provisiones a los trabajadores, 4 camiones de volteo del año, 2 carros Ford modelo 1928, que al principio fueron utilizados para la tomadura de tiempo y en el movimiento del almacén; 1 automóvil Dodge Victor, utilizado por el C. Representante, 1 automóvil Aokhlan y 1 camión de redilas. Hago notar que el Ing. Pastor Rouaix en el tiempo que fue Representante, trabajó sólo con dinero que aportaba el Estado, por lo cual no se sabe cómo se las ingenió para dotar a la Junta de ese equipo, porque cuando él dejó su cargo, aún no entraba en vigor la dicha Ley y, por ende, la cooperación Gobierno Federal y Gobierno Estatal no entraba en función; tal vez, como buen orador que era, convenció al Sr. Presidente, quien anticipadamente pudo haberlo auxiliado, o tal vez gozaba con él de mucha simpatía; alguna de estas dos hipótesis tuvo que haberse realizado. Lo cierto es que la construcción de caminos y la conservación de los mismos estuvo en su máximo esplendor durante el reinado del Ing. Rouaix. El mismo Gobernador manifestaba honda preocupación por estos menesteres y por iniciativa de él, toda la parte poniente de la Ciudad, incluyendo la colonia Obrera (Silvestre Dorador), fue pavimentada en sus calles.

Por lo que respecta a los caminos, se atacó con intensidad redoblada el camino Entronque Villa Ocampo - San Juan del Río y Puente sobre el Río San Juan, Durango - La Granja - Canatlán, con aportación del Gobierno Local, que para entonces estaba muy atento en esos trabajos. A principios del año 1934, entra en vigor la "LEY SOBRE CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS EN COOPERACIÓN CON LOS ESTADOS"; para entonces la Junta cambia de Representante y viene a tomar su dirección ante la S.C.O.P. el Ing. Luis Herrera Marmolejo, quien era manejado directamente por la Comisión Nacional de Caminos y no se sabe cuál fue la razón. Este Representante era algo parco, raro para entenderse; prosiguió con el programa que tenía su antecesor sólo por orgullo frente al convenio cooperación, porque si en él hubiera estado, la carretera que va para San Juan del Río, de buena gana la hubiera hecho pasar por El Pueblito o por cualquier otro lugar; tal vez por eso y por sus celos sólo duró un año, porque tuvo que renunciar por razones desconocidas.

Tenemos noticias de que en 1935 la situación de la construcción de los caminos estaba en estado deplorable, fungía como Representante de la Junta el Ing. Arturo Barahona, quien se vería auxiliado a fines de su cargo por el Ing. Rafael Guarneros; se preocuparon mucho por los trabajadores de los caminos y mantuvieron a un buen nivel los avances de los caminos en construcción. Pero tenemos que ver que ya no estaba como Gobernador el Sr. Carlos Real; ahora estaba en la primera silla del Estado el Sr. Enrique Calderón R., que no se sabe cómo le hizo para ganar la gubernatura. En este periodo gubernamental, la Junta Local se ve seriamente trastornada; los pagos a los trabajadores había ocasiones en que les llegaban después de dos o tres meses de retraso, siendo que debían pagárselos por decena a razón de 25 centavos diarios ó 30. La situación seguía su curso, los trabajadores empiezan a sentir el hambre y el Ing. Rafael Guarneros se ve obligado a pagar a los trabajadores con una especie de tarjeta, con la cual sólo podrán comprar y cambiárselas en determinadas tiendas (algo así como las tiendas de raya). Pero no se podía continuar así; el Gobernador Calderón no sólo tenía en esta grávida posición a la Junta, sino en general toda la Administración Pública; con este motivo se dirige a Palacio Nacional una representación con el Presidente Lázaro Cárdenas, en la cual va el Ing. Guarneros y le exponen el problema. Dicen que el General Lázaro Cárdenas los recibió con mucha amabilidad y les prestó bastante atención; cuando supo que el problema radicaba en la mala administración de Calderón, contestó:

“...YO SÉ QUE ENRIQUE NO SABE NADA DE ADMINISTRACIÓN, PERO NO ME PIDAN QUE SE LOS QUITEN”.

El Presidente tomó cartas en el asunto y, desde México, Durango fue administrado a través de tres largos años de periodo gubernamental (era de tres años), pero sí cambió por completo la suerte de los caminos. Se dice que el Presidente Lázaro Cárdenas era cuñado de Enrique Calderón y fue por esos motivos que siempre lo protegió.

La Junta Local de Caminos estaba ubicada en la calle Negrete 1003. Y desde ahí se dirigían todos los trabajos de infraestructura en el Estado; el problema único por el que atravezaba la Oficina General, era que el almacén estaba muy cerca, lo cual era demasiado peligroso, porque ahí se guardaban lo mismo refacciones, palas y materiales, que cargas de explosivos y combustible para los camiones. Así, a través de una gestión hecha por el Ing. Guarneros ante Hacienda, se logra que ésta les preste un local ubicado en donde están actualmente las oficinas de la Junta Local de Caminos (5 de febrero y Reforma). Antiguamente, a ese lugar se le denominaba la Garita, porque hasta ahí llegaba Durango y es ahí donde se instala la bodega que ya antes se menciona a este respecto; cuenta Don José Olivas que se trajeron todos los combustibles en gran cantidad e hicieron una especie como de depósito dividido en varios cuartos, los cuales despedían fuertes olores contaminantes que producían en las personas los mismos síntomas que experimenta alguien que está drogado o bajo el influjo de estupefacientes (sic); cuenta él que el velador encargado de custodiar dicho almacén, cuando le tocaban la puerta, desde dentro con su voz ronca y un riflón en la mano gritaba: “...¿Quiúubo, quién es?” y salía zigzagueante esperando ver al mismo demonio; pero era que salía completamente alucinado y entonces los trabajadores lo hacían objeto de risas y de chistes; dicen que su único vecino era el panteón y uno que otro gato que pasaba perdido en la oscuridad de la noche, con el cual se ponía a platicar.

Nota: Publicamos copia de un oficio dirigido al Gobernador con relación al impuesto sobre la gasolina.

33397

Ref.-011/4-1

ASUNTO:- Relativo al Artículo 13 del Reglamento sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados.

México, D. F. a 12 de marzo de 1936.

C. Gobernador del Estado.
Palacio de Gobierno.
San Luis Potosí, S. P.

DEPARTAMENTO DE LA GASOLINA

Esta Secretaría se permite hacer de su conocimiento que el Artículo 13 del Reglamento Sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados expedido por el C. Presidente de la República con fecha 31 de diciembre de 1935 y publicado en el Diario Oficial del día 15 de enero del año actual, establece lo siguiente:

ARTICULO 13.- Al aprobarse por el Ejecutivo la proposición de los Estados sobre construcción de caminos, los mismos deberán aceptar que la Secretaría de Hacienda y C. P. descuenta de la participación que les corresponde en el impuesto de la gasolina, las cantidades con que se hayan obligado a contribuir y las entregue mensualmente a la Dirección Nacional de Caminos a fin de que juntamente con la aportación federal sea enviada a la Junta Local de Caminos.

Con objeto de dar cumplimiento al Artículo anterior, el propio Reglamento en el inciso E) del Artículo 12 establece que el Gobierno Local deberá enviar a la Dirección Nacional de Caminos "copia del oficio que deberá dirigir el mismo Gobierno Local a la Secretaría de Hacienda y C. P., en la cual se faculta a ésta para entregar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con cargo a la participación en el impuesto de la gasolina, la cantidad que haya comprometido para el desarrollo del programa de construcción de caminos en cooperación con la Federación."

En virtud de lo anterior muy atentamente me permito suplicar a usted se sirva dirigir el oficio a que se ha hecho mención, a la Secretaría de Hacienda y C. P., enviando la copia que el Reglamento establece a esta Secretaría con objeto de que se gestione desde luego que la de Hacienda entregue los fondos correspondientes a las aportaciones de ese H. Gobierno por conducto de esta Secretaría y se pueda dar cumplimiento a la disposición contenida en el Reglamento que está actualmente en vigor y del cual muy en breve tendremos el gusto de enviarle un ejemplar.

Reitero a usted las seguridades de mi atenta consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

P. A. DEL SECRETARIO

Ing. Vicente Cortés Herrera.

SUBSECRETARIO DE COMUNICACIONES Y O. P.

(vuelta)

Aparentemente, la Junta Local de Caminos avanzaba melosa y delicada dentro de ese convenio de cooperación y bajo la protección de esa misma Ley; no obstante, los proyectos sobre construcción de caminos estaban paralizados y sólo se concretaba en darles mantenimiento y preservación a los ya existentes. Esta racha de años nefastos abarca de 1936 a 1939 en que cada año la Junta mudaba de Representante cual si hiciera la limpieza general; por su dirección y frente a la S.C.O.P. pasan los ingenieros Guarneros, Arturo Carrillo, Juan Manuel Talavera y Fernando Farías Amaya, los cuales no se preocuparon en llenar mayores requisitos; tal vez el estancamiento se propició, desde afuera, a la dirección política del país, que se estaba preparando para contender en la Segunda Guerra Mundial. A rigor de verdad histórica, la Junta se estaba anquilosando y aterrando en la construcción del camino Gómez Palacio - Bermejillo, pues casi todos esos años mencionados, de esa ruta ni se salía ni se avanzaba. Todo esto, y es realmente cierto, tenía su origen en causa externa, debido a la poca administración del Gobierno Local. A finales de esta década, queda vacante el Gobierno del Estado y viene a ocuparlo provisionalmente el Sr. José Ramón Valdez, que prácticamente no pudo hacer nada por sanear la administración por su escueta estancia como tal.

No se puede teorizar sobre estas lamentables circunstancias, lo más que se puede hacer es intuir; y es lógico pensar que todo se debía a que los señores Gobernadores, como el General Blas Corral Martínez y otros militares no conocían nada de administración o tal vez ni siquiera sabían qué era eso. Por otra parte, los Representantes de la Junta necesitaban unas cátedras de política y dinamismo como las que el Ing. Pastor Rouaix esgrimió en breve periodo como Representante.

DÉCADA DE LOS CUARENTA.

Todos los problemas de la década anterior dejaron en un estado depresivo y tambaleante a la Junta Local de Caminos, la cual pudo vencerlos con el único medio: la sobrevivencia. Las cosas fueron de mal en peor como para que la Junta quedara completamente desierta o liquidada. Era de admirar cómo en los caminos la gente que laboraba hacía alarde de nobleza y abnegación, pues resistieron hasta el final sin proferir una sola amenaza de suspensión de labores, aunque estaban en legítima situación jurídica para ejercer su derecho. En esta oscuridad tan prolongada que campeó de 1941 a 1947, el General Corral Martínez, que era el entonces Gobernador, suspende al máximo los suministros de su aportación en contraposición al convenio de cooperación Gobierno Federal - Gobierno Estatal.

A los ojos de la S.C.O.P., esta diligencia por parte del Gobierno Local no encontró ni un haz de gracia (sic), porque desde un principio mostró su inconformidad poniendo el dedo en la llaga y turna el problema a dicha Secretaría para que ella misma dé su propia resolución. Para esto, nos remontamos al 6 de diciembre de 1941, fecha en la que el Presidente en turno, el Sr. Manuel Ávila Camacho, Presidente Constitucional, y en ejercicio de las facultades que la propia Constitución le concede en esa materia específica (Obras Públicas), expide el "Reglamento de Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados". En dicho Reglamento, que entró en vigor el día 15 de abril de 1942, se encuentran contenidas las bases o normas que regulan la aplicación del fondo de cooperación, la forma en que se integran las Juntas Locales de Caminos, las atribuciones y obligaciones de las mismas y de sus miembros, las facultades y obligaciones del Representante de la S.C.O.P. y la forma en que se administrará la aportación del erario Federal y Local. Cuando este Reglamento fue del conocimiento de la Junta Local de Caminos de Durango, inmediatamente se puso en aplicación

por el Ing. Delio Hernández Cano, quien por entonces era el Representante ante la S.C.O.P.

La intención inicial que movió al Ing. Delio en hacer efectivo ese Reglamento, fue sin duda preparar el rescate de la Junta que se venía a pique, cosa que no pudo, pero sí logró suspender su avance de una manera inteligente y sorprendente. Su manera de obrar como Representante siempre fue cautelosa y por debajo del agua; tal vez aprendió a ser así por las circunstancias o por la fuerte responsabilidad que sobre sus espaldas pesaba; lo cierto es que se cargaba de un sistema y de un fuerte olfato intuitivo. Con el Gobernador casi no mediaba palabra, sabiendo que sería inútil hacerlo; con la S.C.O.P. sí lo hacía pero siempre se cuidó bastante de no dañar la buena imagen de la Junta. Se adecuó, asimismo, al molde de los estoicos y por su cuenta mantuvo, no se sabe cómo, la continuación de los trabajos; esto sucedía a pesar de la vigencia del Reglamento.

Para seguir adelante con tales trabajos, él mismo cuenta, duraba días enteros y hasta noches en medio de los trabajadores, a los cuales siempre animaba infundiéndoles confianza, imprimiéndoles una fuerte dosis de resistencia moral. Hubo quienes adquirieron una fuerte conciencia, que hasta regalaban su trabajo, como Don Juan Francisco Martínez Hernández, viejo lobo al que no se le tenía que pedir explicación, pero también y siendo aún más real, hubo quienes no estaban de acuerdo y decían que don Delio era una arpía con el dinero; esta clase de trabajadores llegaron a pensar e incluso a comentar entre sus mismos compañeros que el Ing. Delio se estaba robando el dinero, cosa que no era cierta.

Así las cosas y los díceres. Se cuenta que en 1943, en el poblado de Pedriceña, estaba el principal centro de operaciones que la Junta, por conducto del Sr. Cano, mantenía en constante actividad. Este centro estaba asistido por cinco ingenieros comandados por el Sr. Antonio Álvarez Gómez, que estaba como Residente General y como responsable inmediato frente a la Junta Local de Caminos. Para esto, de Durango lo habían comisionado y sin más ni más se va a desempeñar su función; dice que la primera semana la pasó de maravilla en el lugar donde estaba hospedado, porque nunca le faltó carne y para él era un privilegio pues pagaba muy poco debido a que su remuneración también era ínfima; él mismo cuenta que un día que llegó a comer le sirvieron una carne roja, la cual le produjo un cierto resquemor y lo incitó a llegar hasta donde estaba la cocinera para preguntarle qué clase de carne era esa; la cocinera le contestó: "¡Válgame Dios, don Antonio! un día del año que le sirvo carne de la buena y usted no está conforme". Dice don Antonio que, exaltado, le pregunta: "pues ¿de qué carne es?", y la señora le contestó: "de caballo". Inmediatamente don Antonio, dice, abandonó su hospedaje y decidió mejor andar como todos sus compañeros: a salto de mata. Después investigó por su cuenta qué clase de carne había estado comiendo en esos días y llegó a la conclusión de que era de mula; por eso la señora le ofreció ese día carne de más calidad y de muy buena intención.

Durante toda esta década, el Ing. Delio fue la figura principal en los caminos. En este periodo tan largo y difícil se construyó y se inició el camino Gómez Palacio - Bermejillo, en el cual hubo muchos contratiempos por la escasez del material y se agudizó aún más la situación en el kilómetro 35, en donde necesariamente se tenía que construir un puente. Puente que se llevó casi un año en su total terminación, pero se siguió con el camino. Así, el 30 de junio de 1947 queda terminado ese puente que está hecho a base de concreto puro.

Al mismo tiempo, también se realizaban los caminos Vergel - La Torreña - El Cinco, Cadena

- Dinamita, Torreón - Villa Juárez - Jabonoso - Esmeralda, Gregorio García - Tlahualilo; que al ser terminados, inmediatamente después fueron desplazados personal y equipo al camino ya localizado de Durango - El Salto (por la antigua ruta: Durango - El Pino - Otinapa - Palos Colorados - El Salto). También se ataca determinantemente el camino Yerbanís - Peñón Blanco, sin que estos caminos fueran terminados.

Fue preocupación del Ing. Delio Hernández Cano, dar también mucha conservación a los caminos ya existentes; prueba de ello es la invención de una brigada especializada al mando del Sr. Juan Francisco Martínez, que operaba constantemente en todos los caminos al estilo de "los Ángeles Verdes", aunque de verdes no tuvieran nada, más bien eran los ángeles color tierra; pero para el caso, eran personas muy efectivas en toda la extensión de los caminos, aunque hubo muchas veces en que, por falta de combustible (gasolina), se quedaron en los caminos. Pero todo era unas veces cuestión de previsión y otras cuestión de subsidio. Cuando el problema era de dinero, el sufrido de don Juan Francisco tenía que disponer de su propio erario, sin que éste a su vez volviera a su estado primitivo. ¡Qué buen acto de fe por parte de él!; de fe en las menguadas posibilidades de restitución; de fe en la confianza depositada; de fe... en esta década tan austera y desalmada. En conclusión, toda esta década fue un acto de fe por parte de todos, menos del Gobernador.

DÉCADA DE LOS CINCUENTA.

Con mucha razón a esta década -dentro de la actividad caminera- se le denominó: "de los contrastes interesantes", porque durante el transcurso de esos años se lograron avances notables, tales como la absoluta participación del Gobierno Federal y Local como agentes necesarios en la configuración de caminos y carreteras. En este nivel de alta conciencia gubernamental, viene también a colación, la preocupación de los tres grandes sectores que componen la población de Durango; el sector campesino, que es el más importante, ya no sólo se concreta a reclamar y a exigir prestaciones públicas, sino que, asumiendo una actitud ciudadana, positiva y valiente, se apresta con su propio esfuerzo a complementar las grandes tareas que el Gobierno tiene que realizar. Tal vez las necesidades en el agro o la influencia política sobre construcción de caminos, hicieron destacar al campesino como parte esencial del organismo terraplenador. Su participación al incorporarse fue muy meritoria; con frecuencia se veía su figura clásica blandiendo el volante del tractor agrícola en el despeje de caminos, en la pala, cargando y descargando o con su consoladora voz de guía y de consejo geográfico.

Sumo interés mostraron los sectores Obrero y Popular con motivo de estas obras que al mismo tiempo eran puestas de manifiesto por el Sr. Gobernador Francisco González de la Vega, quien siempre se caracterizó como persona muy culta, sencilla y honesta desde su campaña política hasta los últimos días de su vida; amén de que fue llamado a ocupar altos cargos como Secretario de Turismo en el régimen del Sr. Presidente Lic. Miguel Alemán, Procurador General de la República, Embajador extraordinario y plenipotenciario de México, así como miembro del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, con sede en Río de Janeiro y órgano importante de la O.E.A. Sobre la obra del Sr. Lic. González de la Vega, mucho se tiene que contar y disfrutar; resultaría incompleto encuadrarla dentro de las dimensiones de cualquier punto de vista, pues su actuación fue íntegra y unitaria, por lo que no se puede apreciar en partes. Bástenos por ahora hacer un prelude insignificante -que puede ser grosero-, de su gran función como hombre de Estado y como uno de los grandes

pilares del Estado de Durango en la época contemporánea.

En la cuestión pública: Educación, Recursos Naturales, Legislación, etc., fue el primero de todos los Gobernadores que Durango ha tenido en fincar las bases comunes de relación entre gobernantes y gobernados, a través de una identificación constante de los programas de Gobierno frente a la ciudadanía; para ello, se valió siempre de los medios de comunicación masiva, así como de estar presente donde era requerido. Su gran capacidad de abstracción, siempre le permitió elaborar soluciones concretas y certeras a problemas de variada índole. Se decía de él que “tenía el genio de Napoleón y la sabiduría de Salomón” y que, al faltar, Durango experimentaría el caos y la derrota de sus consignas sociales y económicas. Es ocioso subrayar la responsabilidad de este hombre en su régimen como Primer Mandatario del Estado; su labor estuvo centrada en la razón democrática y en la causa del bien común, que hizo de él un hombre en la extensión de la palabra.

La Junta Local de Caminos del Estado de Durango en 1952 se encontraba asistida por el Sr. Ing. Fernando Farías Amaya, quien era el Representante de la S.C.O.P. Desde la Ciudad de México se le designó la misión grave de los Caminos del Estado; para esto lo vemos afanosamente observando las obras de la carretera más importante que se construyó en el año 1951; en ella están concentrados todos los efectivos de que disponía la Junta. Esta carretera era de gran importancia económica y política para el Estado, de ahí que el Sr. Ing. Farías no descansaba en su culminación. El Gobierno del Estado había comunicado a la Junta que ese mismo año el Presidente de la República había aceptado inaugurar dicha carretera por lo que se trabajó a todo vapor. En esos días se ceñían a la Junta constantes visitas de expertos mandados por la S.C.O.P. para revisar los trabajos; esto hacía que se respirase un aire tenso en todos los rincones de la Junta; desde el velador hasta el Ing. Farías experimentaban esa tremenda neurosis. La presión era tal que en ocasiones olvidaban lo más elemental: comer. El Ing. Farías era una persona densamente experimentada en estas cuestiones, pero no se imaginó que el tiempo iba a ser su mejor enemigo (sic); a pesar del tiempo y de las sugerencias, elabora un plan eficaz y emergente: contrata los servicios de la compañía constructora “Cholón” para reforzar los trabajos y habla directamente con el dueño, Sr. Isidoro Leal, y lo compromete a terminar junto con él y sus baterías en el término de un mes esa obra.

Todo transcurrió conforme a ese plan y en el tiempo límite; felizmente, el Ing. Farías pudo comunicar al Gobierno y a la Secretaría la conclusión. Así, el día 28 de julio de 1951, el Sr. Presidente Lic. Miguel Alemán V. notifica oficialmente su arribo a esta ciudad. El anuncio de su visita fue dado a conocer tres días antes a la Junta. Las obras que se ofrecieron para inauguración fueron el camino Durango - Cd. Lerdo y el famoso Boulevard “Miguel Alemán”, que desde entonces lleva ese nombre y va desde Cd. Lerdo al puente Nazas. Con tal motivo, se mandó grabar una gran placa de bronce, en la cual se honra al Sr. Presidente en tal evento. La idea primordial de todos los organismos que intervienen en esta arenga fue la de hacer lucidos los trabajos, porque también se mandó construir un monumento conmemorativo exactamente en el Km. 139+000 de la carretera Durango - Cd. Lerdo, por donde el Presidente habría de pasar y detener su marcha para pronunciar unas palabras improvisadas, las cuales le fueron solicitadas por el Sr. Gobernador. Ese monumento es raro en su estilo: la primera impresión que provoca en el transeúnte lo transporta a los géneros europeos de estilo Bizantino y ofrece un contraste hermoso en medio de lo grotesco del paraje que tiende a encuadrar su Geos en la constitución semidesértica que en Durango cubre una extensión del 5% del total territorial. La construcción de este precioso monumento -tenemos noticia- fue hecho *sui generis* a iniciativa y dirección de la Junta Local de Caminos con la oportuna gran idea del Ing. Farías, quien per-

sonalmente dirigió la obra y dejó para siempre plasmados en ella sus dotes de arquitecto y su buen gusto, además de que, con conocimiento de causa, lo exigió precisamente por donde imaginariamente atravieza el Meridiano de Greenwich (sic); de ahí que no pudo ser en otro lugar según el Ing. Farías. Estas obras fueron hechas con gran rapidez pero con ostentaciones de terminados eficaces a conciencia de la premura del tiempo y la circunstancia que se avecinaba.

Se cuenta que, cuando todo hubo estado como se quería, esto es, un día antes de la visita del Lic. Alemán, todos o casi todos los que laboraban en la Junta, se dieron a la tarea de colocar banderitas a los lados de la carretera, empezando desde el Km. 1+000 de la carretera Durango - Cd. Lerdo, hasta el Boulevard Miguel Alemán. En estas circunstancias, sólo una cuadrilla se encontraba ajena a las banderitas; se hallaba dando los últimos retoques al Puente Nazas, el cual estaba completamente terminado, pues sólo faltaba ser pavimentada en el extremo norte una pequeña parte. En esos mismos momentos, una máquina buldózer hacía el allanamiento del río para dejarlo en forma de canal y provoca lo imprevisto, lo accidental: el conductor no se percata de la dimensión del puente e imprime toda la potencia a la máquina y derriba en un instante dos bases vitales del puente y éste se viene a pique. De este percance inmediatamente la Junta tiene conocimiento y el Ing. Farías se traslada al lugar de los hechos y se le explica la causa y forma del accidente. El Ing. sabía que al otro día por la mañana el Presidente pasaría sobre el puente y en esas condiciones era más que imposible lograr su reconstrucción. Su gran agilidad de acción y decisión lo impulsa a pedir ayuda al centro de Ferrocarriles Nacionales de Gómez Palacio, Durango, y se le proporciona personal y material para improvisar el puente que ha de ser inaugurado; el puente es reforzado con grandes durmientes y estructuras metálicas a la manera de un puente ferroviario. En él se trabajó toda la noche y parte del amanecer; a las 9 a.m. el puente ya estaba en condiciones de poder ser transitado sólo por el Presidente y su comitiva. Se dice que el Sr. Presidente se dió cuenta del percance de voz del Gobernador y asintió con una sonrisa corta. La explicación de lo narrado acerca de la carretera, boulevard y puente, es síntoma de la integración y confianza que existe en la administración interna de esa H. Institución.

Subrayando con merecido acento la obra destacada del Ing. Farías en los caminos, como Representante de la Junta Local de Caminos, debe saberse que sus luchas por mejorar el nivel técnico, económico y de rendimiento, fueron una concretización real y heroica para la Institución; la asesoría técnica que previamente solicitó tanto al Gobierno Local como a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, consistió en el envío de 5 personas capacitadas en ingeniería y selección de maquinaria pesada y adecuada; entre ese equipo humano se encontraba el Ing. José Sánchez Cruz, quien tomó muy a pecho su encomienda y desplazó de un solo tajo gran parte de las técnicas que se habían hecho costumbres anacrónicas e incorpora al argot técnico nuevas experiencias y nuevos procedimientos.

El 50% Local y el 50% Federal durante el régimen de la figura del Ing. Farías fue siempre uniforme y oportuno para las inversiones y necesidades de la Junta. Todo el personal experimentó un incentivo fuerte en su percepción de salarios. Cuenta una anécdota pintoresca que el Ing. Farías mandó concentrar a todo el personal a las antiguas oficinas de la Junta Local ubicadas en calle Negrete No. 1003, y, estando todos reunidos, rotundamente estalló su voz como la de cualquier dirigente de masas y juró ante todos los empleados que, durante su estancia como Representante, los mantendría con un 5% más en sus salarios y todos gozarían de su protección en cualquier circunstancia adversa. Al principio todos se mostraron atónitos ante este espléndido acto, no porque duda-

sen de la veracidad de su palabra ni del ofrecimiento, sino porque, por primera vez en su vida de servicio, se les sorprendía con este beneficio. Sin embargo, los trabajos se iban multiplicando y el rendimiento empezó a ser una exigencia para todos.

A este ingeniero, muy a su manera, se le debe la construcción de las actuales oficinas de la Junta Local de Caminos, que se encuentra ubicada entre las calles de 5 de febrero y Reforma. Este edificio empezó a ser construido el 10. de septiembre de 1951 en dos etapas. En la primera, se contempla la planta baja con todos sus departamentos y acciones, excluyendo el almacén que data de 1930; en la etapa segunda, se construye en su totalidad la planta alta; en ella se encuentra el privado del Ing. Representante y la casa habitación, construyéndose además la sala de juntas o acuerdos.

Labor ecuestre y sistematizada (sic) fue toda la permanencia del Ing. Farías, quien pudo en tan poco tiempo simplificar el caudal de los problemas arrastrados durante toda la vida activa de la Junta. Su fin primordial después de la ejecución de programas principales como los proyectos realizados de Jabonoso - El Tajito, Gregorio García - Esmeralda, Pedriceña - Nazas, J. Gpe. Aguilera - Nuevo Ideal - Gómez Palacio - Picardías, era el de hacer exhaustivos estudios de caminos que unieran centros de producción con la capital, los cuales presentaba con cuidadosa elaboración al Sr. Gobernador, quien siempre los supo apreciar y dar procedencia. Entre estos caminos están consignados los de La Constancia, cuya importancia está íntimamente relacionada con la economía de la ciudad, porque en ella se encuentran las principales fábricas de alfombras y tapetes del norte de la República ("ALFOMBRAS Y TAPETES LONDY, S.A."); el camino que une el Vergel con Gómez Palacio, Chimal - Brittingham y que ahora se ha convertido en una portentosa carretera de acceso a la Cía. Vinícola del Vergel, S. A. y a las empresas Trasgo, así como también a la importante cuenca lechera "LA CHILCHOTA".

Con esa nueva técnica que el ingeniero imprimía a la Junta, se tuvo en alta estima esta clase de vías de comunicación, por considerarse vitales para el pueblo en su configuración económica y social, de tal manera que los flujos y reflujos entre los centros productores y de distribución, son ahora, y gracias a esos accesos, importantes zonas mercantes. Para tales efectos y financiamiento, el Gobierno del Estado, dentro de sus posibilidades, destinó todo el caudal del presupuesto que estaba a su alcance; acudió a la iniciativa privada y a la ayuda intensiva del Gobierno Federal, quien aportó tres cuartas partes para esos fines y fijó su atención en la carretera INTEROCEÁNICA en su tramo Durango - Mazatlán y desencadenó los trabajos interrumpidos en territorio de Durango.

En el tramo Durango - El Salto, se construyen los puentes definitivos en Arroyo Seco, Río Chico y los Mimbres. En el tramo El Salto - Revolcadero, comprendido entre los kilómetros 130+000 y 220+000 con origen en el Puerto de Mazatlán, se construyeron verdaderos caprichos de ingeniería, DRENES en los cortes, a fin de interceptar las constantes aguas de aquella región, para evitar que esas aguas humedezcan la superficie del camino. Del kilómetro 170+000 al 164+000 sobre el camino El Matachín - Puerto de Buenos Aires, las terracerías estaban terminadas en un 80%, pero con la ayuda especial del plan intensivo, éstas quedaron terminadas y ampliadas en un 100%.

En este periodo se produce en el norte del Estado un fuerte ciclón que trajo para todos los habitantes de la región del Nazas funestas consecuencias. Dicho ciclón azotó por más de 5 días toda esa zona e hizo desaparecer del contexto geográfico el vasto camino que existe desde Velardeña y Nazas pasando por Pedriceña y puntos circunvecinos. En esta situación tan grave, sucedida el 22 de



septiembre de 1955, la Junta con todo el auxilio del Gobierno del Estado vuelve a construir ese camino que casi había quedado borrado.

Un hecho claro que reafirma la profunda confianza del Gobierno depositada en el Lic. González de la Vega y el apoyo inusitado de la Junta Local de Caminos fue la construcción rápida y eficaz del camino que va de Gregorio García a Tlahualilo, que atravieza una rica zona agrícola que carecía de caminos adecuados. Estos trabajos se iniciaron el 1o. de marzo de 1957, en los cuales se gastó sin escatimación alguna 3 millones, 358 mil pesos en la forma siguiente: revestimiento definitivo del kilómetro 0+000 al 20+000 y del 38+000 al 48+000 en 7 metros de ancho; colocación de puentes y alcantarillas definitivas en el mismo tramo, así como pavimentación asfáltica de 6 metros de ancho y 5 cms. de espesor. En esta construcción entraron en juego los capitales del sistema de cooperación a nivel gubernamental y el concurso de la iniciativa privada.

El 10 de febrero de ese mismo año, después de concluídos los trabajos mencionados, se inicia la construcción de la carretera Durango - Santiago Papasquiario, que por mucho tiempo fue un proyecto "tabú" que se había ido congelando. Esta importante vía consta de 117 kilómetros y facilita el desplazamiento de gran cantidad de pasajeros y de los productos agrícolas de Santiago Papasquiario, Nuevo Ideal y los no menos importantes de la región frutícola de Canatlán, a la vez que propicia la creación de nuevas fuentes de trabajo contribuyendo al nacimiento de empresas e industrias. La fuente formal de causas que dispararon urgentemente la construcción de estos caminos y carreteras fue, finalmente, el hombre duranguense, el pueblo de Durango, que habita las ciudades, congregaciones y villas; el que, diseminado por las montañas, valles y desiertos, se levantó de su realidad prosaica y sufrida -consecuencia de la geográfica- para ejercitar su derecho de "dignidad humana" y nuclearse plenamente en la vida nacional.

En el transcurso de estos años, que necesariamente ya no se van a repetir, quedaron insertos a manera de lección: la eficiencia, la responsabilidad y el carácter eminentemente humanitario de la Junta, que, como Institución, nunca decidió cerrar los ojos a sus problemas obligatorios, a su razón de ser. Se afirmó así en sostener sus responsabilidades en cualquier ámbito.

DÉCADA DE LOS SESENTA

Los señores de los caminos, los representantes, los localizadores, los técnicos, en fin, todos aquellos que operaban a la sombra de la Junta Local de Caminos, nunca imaginaron que todo lo que habían logrado en tan poco tiempo, era apenas el principio del principio. Inmersos como siempre en las difíciles lides de su historia, no alcanzaron a avizorar que su empresa era propia de titanes; que cada día iría en aumento como un fuego al filo del viento; que su ilusión nunca iba a ser una realidad y que sólo les restaba ser felices sin poder admirar su obra.

En efecto, tomando en cuenta el grueso del trabajo existente a principios de los sesenta, desprendemos de ello que el 80% de las obras encomendadas estaban latentes, esto es, en vías de ejecución y que el 20% estaban por ser inauguradas. Sobre este particular caso, el 7 de febrero de 1960 se comunica al Gobernador del Estado la terminación de las carreteras Pedriceña - Nazas, con longitud de 48 Kms., en la que se invirtieron 4 millones de pesos; la carretera Durango - Santiago Papasquiario, con un total de 117 Kms. y varias obras de arte, y cuya inversión representa un monto de 11 millones de pesos. Asimismo, la Junta presenta un balance de erogaciones vertidas en las ca-

carreteras de primer orden que ascendió a la suma de \$35'150,000.00 pesos. El parámetro que proporcionó estos datos tan importantes fue el Ing. Farías Amaya, quien aún sostenía con fuerza las riendas de la Junta Local de Caminos de la S.O.P, y manifestó que: "los caminos a que se refiere mi informe al Gobierno del Estado, listos para inauguración, se hicieron bajo el sistema de cooperación, 50% el Gobierno del Estado y 50% el Gobierno Federal".

A medida que los caminos y carreteras iban incursionando en áreas no accesibles, en esa misma medida se fueron generando más necesidades en los pueblos, los cuales y, como un elogio, siempre se solidarizaron y cerraron filas en torno a los programas de construcción de carreteras. En 1961 y 1962 la Junta experimenta dos cambios en la Dirección: el primero es que se pone al frente el Ing. José Romero y el segundo, que después de el Ing. Romero toma la estafeta el Ing. Carlos Graham Alcalá, los cuales, por su corta estancia, hicieron consistir sus trabajos en una observación para informar sobre el estado de las obras.

Las necesidades creadas con motivo de la realización de caminos fueron tales que el presupuesto sobre construcción de carreteras fue rebasado y se tuvo que inventar otro sistema adecuado para estos casos. Así, en 1964, al tomar el mando de la Junta el Ing. Manuel Márquez Enríquez, se proyecta la creación de un Programa Tripartita Vecinal, en el que se viene a concurso la aportación proporcional del pueblo que será beneficiado. Este programa, después de su exposición en el Congreso del Estado, fue votado por unanimidad y prontamente se le encendió la luz verde. El programa mencionado consiste en incorporar la participación proporcional del municipio o de la región beneficiada conjuntamente con el Programa Bipartita ordinario y bajo él se desarrollan los siguientes caminos: Villa Unión - La Joya, Ignacio Allende - Emiliano Zapata, Vicente Guerrero - Súcil - Gualterio, en el año de 1967.

Los notorios resultados de este programa se ven cada vez más óptimos (sic) y en 1968 se refuerza la tónica y se construyen los caminos: Francisco I. Madero - San Juan del Río, Zaragoza - Pánuco de Coronado, Yerbaniz - Peñón Blanco y el puente Guadalupe Victoria - Ramón Corona.

Para avalar los resultados de que venimos hablando, un informe de Gobierno dado por el Sr. Gobernador Enrique Dupré Ceniceros, el 15 de septiembre de 1967, dice: "la Junta Local de Caminos ejecutó trabajos de construcción y conservación en la red de caminos vecinales, con el fortalecimiento del oportuno Programa Tripartita Vecinal que para tales efectos se puso en vigor". También en su informe, hace destacar la intervención de la S.O.P. en la construcción del camino Santiago Papasquiario - Tepehuanes en el que se invierte \$9'857,773.94 pesos; también adjunta en el final de su informe en materia de caminos la construcción de terracerías en el camino Los Berros - Tuitán, con una inversión de \$27,302.68 pesos.

La Junta Local de Caminos marchaba armoniosamente sobre sus misiones que cada vez se multiplicaban al por mayor. A finales del año de 1967 y a principios de 1968, la Junta se concreta a los trabajos de conservación en los tramos más urgentes de varios caminos, con un costo de \$739,913.86 pesos; también se intensifican al *summum* la brigada de localización de caminos y se destinan a las Residencias y Brigadas una erogación de \$594,080.60 pesos. No se puede prescindir en ningún momento del acontecimiento político sucedido en 1966, en que los poderes del Estado se declaran desaparecidos y por ende se suscita un fuerte descalabro en la administración pública. Este hecho marca un reacomodo general en las cuestiones de orden público. El Ing. Dupré Ceniceros

renuncia a la gubernatura al perder el control de las instituciones y vuelca todo el suceso en un poderoso movimiento estudiantil organizado, que mantiene durante más de tres meses toda actividad pública en un suspenso terrible. Por estos tres largos meses de afectación, la Junta sólo puede mantener sus trabajos normales un solo mes en los caminos; los dos restantes se declaran desiertos y los señores del camino, forzados, tienen que suspender sus labores, con el riesgo de quedar inutilizadas las obras de ataque continuo. Enardecido el pueblo en esta lucha desigual mantenida por la masa estudiantil, cometió atropellos a dependencias oficiales; unas de ellas se tomaron por asalto y las convirtieron, los incursionistas, en detestables lugares abandonados hasta que se puso fin a esta situación con la intervención del Ejército, el cual, en un santiamén, sofocó el movimiento y volvió a reinar aquel orden, para después integrar los poderes desaparecidos. Así, se hace cargo del gobierno en calidad de sustituto el Lic. Ángel Rodríguez Solórzano, que viene a completar el periodo.

Como consecuencia de estos hechos, la Junta pierde longevidad y su ritmo de trabajo, momentáneamente, y es a la entrada del gobernador interino cuando viene para la Junta y para las instituciones afectadas la normalidad de funciones. No era mucho lo que se podía esperar del gobierno provisional que, como es lógico, se dedicó a fluctuar entre la espada y la pared; sin embargo, la Junta reinicia los trabajos en el camino Durango - Mezquital, y Coneto de Comonfort - San Juan del Río.

En este periodo ciudadano, tiene lugar la transferencia de la Representación de la Junta Local, que pasa a manos del Sr. Ing. Rubén Valenti Fuentes, quien, inteligente y de buen sentido diplomático y social, reivindica para su Junta el prestigio y laboriosidad que parecía se estaban congelando por los hechos. La Junta vuelve a ser encomendada, se le asignan obras y se le mantiene intacto y constante el presupuesto. En adelante, según el criterio de la Junta y el fallo del Gobierno del Estado, se construyen con urgencia vital los caminos Nazas - San Luis del Cordero, San Juan del Río - La Coyotada, Francisco Castillo Nájera - Carlos Real y Venustiano Carranza - Carretera 45, así como la loma Carretera Durango - Gómez Palacio.

Con la iniciación de estos caminos concurren la terminación de las importantes vías de acceso que, el 10 de abril de 1969, se empezaron a transitar oficialmente. Estos caminos son: Santiago Papasquiari - Málaga - Entronque Carretera 40, Carlos Real - Entronque Carretera 40, Labor de Guadalupe - Entronque Carretera 40, Independencia y Libertad - Entronque Carretera 45, Parras de la Fuente - Entronque Carretera 45, San José del Molino - Entronque Carretera 45, Libertadores del Llano - Entronque Carretera Durango - Santiago Papasquiari y Pilar de Zaragoza - Entronque Carretera Durango - El Mezquital.

DÉCADA DE LOS SETENTA

Por el lado oriente de la ciudad, haciéndose extensiva la mirada hasta el último rincón en donde la Junta tenía a su último hombre, se vio la apremiante necesidad de crear una estratégica pista de aterrizaje para facilitar los trabajos y para tener contacto de inmediato con la zona oriente en mención. En este contexto, el Ing. Valenti ordena la construcción de la pista de aterrizaje y precisamente la ubica en el poblado de Súchil; se termina esta obra el 28 de noviembre de 1970, cuando se termina con la última etapa de revestimiento total.

Meramente, la actividad del Ing. Valenti se puede calificar de adecuada y concurrente. Fue por su administración decisiva que el Estado de Durango goza hasta la fecha de esos beneficios que en la mente de él fueron concebidos. Sus afanes no sólo duraron el tiempo relativo en que físicamente estuvo como Representante de la Junta; sus proyectos y sus estudios trascendentales fueron más allá, aún no se han cumplido. Es por eso que toda su contribución abarca no sólo esta década sino también los años en que se terminaron sus proyectos. No se puede en esta década divorciar el binomio Ing. Valenti-Caminos; hacerlo significa desconocer toda una obra; significa dar muerte a las claras perspectivas que aún están vigentes. Separar ese binomio es, pues, repetir la historia de pobreza e ignorancia que, desgraciadamente, han sufrido en carne propia nuestros hermanos de Durango, los que viven en las regiones más apartadas e inhóspitas de nuestro Estado, los que necesitan "tata".

"Tata" es una palabra híbrida compuesta de un contenido semántico de la lengua española y del dialecto mexicana, que significa padre, papá y que, con el transcurso de los tiempos y de los modismos, ha degenerado su significado original. Esta palabra es muy usada aún por nuestros grupos indígenas y se empieza a incorporar al folklore duranguense para llevarse al arte. Es oportuno hacer notar una anécdota sucedida al Ing. Valenti en la sierra, por el Mezquital: cuentan que se encontraban él y unos trabajadores haciendo una inspección por esa región -ese lugar es, exactamente, la Michilalugar habitado por tepehuanos y huicholes. El Ing. se encontraba comiendo con Doña Natividad, una viejita bondadosa y hospitalaria con todo forastero; en esos momentos se llega hasta él una partida de pobladores de ese lugar luciendo su atuendo de manta y sus pintorescos sombreros, típicos de aquellos indígenas. Al frente de esta comitiva iba uno muy anciano, sin duda era el del Consejo (Tata) y, estando frente al Ingeniero, le suelta una perorata en dialecto huichol; discurso raro que duró escasamente tres minutos y del cual el Ingeniero no entendió nada, antes se llenó de pavor y angustia y, con la voz quebrada, casi a gritos, le dijo a Doña Natividad que les dijera que no habían hecho nada malo, que eran sus amigos, sus hermanos, sus..., que venían en son de paz. Para ello, Doña Natividad, con una sonrisa en los labios, le explica al Ingeniero que ellos le venían a agradecer el camino que les estaba construyendo y que aceptara el título honorífico de "Tata". Desde entonces, cuentan que el Ingeniero jamás volvió a ir de inspección por aquellos lugares, aunque por allá fuera "Tata" de más de cuatro.

En 1971 la Junta Local de Caminos termina felizmente varias obras importantes entre las que destacan, por los intereses económicos, las siguientes: el puente "El Carmen y Anexas", con una longitud de 87 mts.; el camino Tepehuanes - Guanaceví; el tramo Tepehuanes - El Zape. En este camino tuvo especial ingerencia la Comisión General de Carreteras Federales. En este mismo año y dado al auge que el gobierno propiciaba, se inician los caminos Benjamín Aranda - 22 de Mayo - El Carmen y se construye, a la manera atinada del Ing. Valenti, otra estratégica aeropista: la Candelaria. En el mismo año entrega el Gobierno del Estado para inauguración los caminos de Villa Montemorelos - Carretera 45, San José de Gracia - Entronque Carretera Durango - Santiago Papasquiario, La Concha - Peñón Blanco y el camino 18 de Agosto - Tuitlán.

En todo su apogeo se encontraba la Junta a mediados de 1972; el Gobierno del Estado, que siempre estuvo atento a los trabajos de la Junta, encomendó a ésta elaborar un proyecto piloto para cubrir las necesidades de la población del norte del Estado. Ese proyecto fue elaborado en ese mismo año y de inmediato fue presentado para su aprobación, la cual no tuvo inconvenientes por lo bien razonado que estaba. El proyecto contenía un ataque simultáneo en las regiones de San Bernardo y Santa María del Oro para que fueran comunicadas con la carretera 45, así como caminos vecinales

entre ambas regiones y pequeñas poblaciones circundantes. El proyecto se llevó a efecto y se concluyó con estos caminos.

Al mismo tiempo, en la Ciudad de Durango, y esto porque era una exigencia de la población para vacacionar o para descansar los fines de semana, se construyen los puentes de La Ferrería, que está sobre el río Tunal y los que van sobre los canales derivados en el mismo camino, además de la carretera a La Flor. Adicionalmente, también dentro de esos trabajos, se incluye el puente Francisco Murguía sobre el río Tunal, que tiene una longitud de 38 mts.

La robusta expansión de los caminos en 1973 propició que la Secretaría de Obras Públicas pidiera un informe detallado y general sobre los caminos en todo su conjunto, con el fin de especificar la índole de cada uno de ellos; en éste también quedan incluidos los de reciente iniciación y aun los que eran sólo proyectos. Después de que el informe fue perfectamente colado e ilustrado con significativas fotografías, la Junta procede al envío de dicho informe, mismo que contiene substancialmente todos aquellos caminos de reciente creación y los que están por iniciarse, esto es, los comprendidos desde 1970.

CRONOLOGÍA

1973.- En este año se iniciaron los siguientes caminos: Santa María de la Paz - Entronque Carr. 49, Jaralito - Entronque Carr. 49, Anexo Los Charcos - Anexo Las Flores, Charcos - Aguita Zarca, Buena Unión - Entronque Carr. 39, Amoles - Entronque Carr. 45, Melchor Ocampo - Santa Teresa del Llano, Cochinoras - La Rueda, Sombreretillo - La Unión, Nazas - Nuevo Nazas, Naranjo - Santa Clara, Potrero de Campa - Melchor Ocampo, Melchor Ocampo - General Escobedo, General Escobedo - José Ma. Morelos, General Escobedo - Ignacio M. Altamirano, Ignacio M. Altamirano - La Posta, Matamoros - Galeana, Poblado de Peña - (Escobedo - Ignacio M. Altamirano), E. Martínez - San José de Ramos - Mojitome. Además se terminaron en este mismo año los siguientes caminos: Ricardo Flores Magón - Francisco Javier Mina, Saúz de arriba - Carr. (Francisco I. Madero - San Juan del Río), El Diamante - Entronque (Carr. Ceballos), San Isidro - Entronque (Carr. 45 - Ceballos), Buen Día - Entronque (Carr. 45 - Ceballos), Emiliano Zapata - Entronque (Carr. 45 - Ceballos). En este año se iniciaron dentro del Programa Bipartita Ordinario (estatal) los siguientes caminos: Cieneguilla - Carrillo Puerto, Cuauhtémoc - San Angel - La Roca, terminando el camino: Emiliano Zapata - San Marcos.

1974.- En este año hubo cambio de Representante S.O.P. ante la Junta Local de Caminos, saliendo el C. Ing. Rubén Valenti Fuentes y recibiendo el C. Ing. Ariosto León Camacho. Se terminó el puente Ferrería sobre el río Tunal y puentes sobre canales derivadores en camino: Durango - La Flor, iniciándose los siguientes caminos: Mezquital - Bernalejo (Tramo: Charcos - Pajaritos), Aeropista "Mulata", El Barro - Entronque Carr. (Gregorio García - Tlahualilo), Otinapa - El Soldado, Aeropista "Canelas" y Puerta de Cabrera - Encino de la Paz. Se terminaron los siguientes caminos: La Roca - Entronque Carr. 49, Ricardo Flores Magón - Francisco Javier Mina, Pánuco de Coronado - Carr. (Fco. I. Madero - San Juan del Río), Aguinaldo - Galeana, Cuba - El Derrame - Entronque (Carr. 45 - Ceballos), El Portento - Entronque (Carr. 45 - Ceballos), El Refugio - Entronque (Carr. 45 - Ceballos), San Juan de las Cañitas - Entronque Carr. 49, La Roca - La Virgen.



Inauguración del camino Durango-La Flor y puente Ferrería por el C. Presidente Lic. Luis Echeverría Álvarez, el C. Gobernador del Estado , Alejandro Páez Urquidi e Ing. Rubén Valenti Fuentes, Representante de la SOP ante la Junta Local de Caminos, 1974.

1975.- En este año se comenzó a trabajar en la pavimentación del camino Vicente Guerrero - Súchil con una longitud de 12.6 kms., se terminó también el camino Km. 7.3 (Carr. Francisco I. Madero - San Juan del Río) Zaragoza - Pánuco de Coronado y además se terminó el camino Francisco I. Madero - San Juan del Río. Dentro del Programa de Caminos Rurales se terminaron los siguientes caminos: 5 de Julio - Sardinias, Las Nieves - Encino de la Paz (Tramo: Km. 14+200 - Encino de la Paz), Mezquital - Bernalejo (Tramo: Mezquital - Puerto La Mulata), Aeropista "Murua", Nogales - Pípila, Niños Héroes - Labor de Guadalupe - González Ortega - Carr. 45, Baltazar - Entronque Carr. (Pípila - Carr. 45), Francisco Zarco - Entronque Carr. 45, San Francisco de Asís - Entronque Carr. (Palmito - La Zarca), Santa María de la Paz - Carr. 49, Jaralito - Entronque Carr. 49, San Luis del Cordero - San Pedro del Gallo - Entronque Carr. 30, El Barro - Entronque Carr. (Gregorio García - Tlahualilo), Otinapa - El Soldado, San Miguel - Santa Barbara, Potrero de Campa - Melchor Ocampo, Melchor Ocampo - General Escobedo, General Escobedo - José Ma. Morelos, General Escobedo - Ignacio M. Altamirano, Puerta de Cabrera - Encino de la Paz, Poblado de Peña - Entronque (Escobedo - Ignacio M. Altamirano); iniciándose también los siguientes caminos: Alfredo V. Bonfil - Entronque Carr. (Durango - Zacatecas), Salvador Allende - El Pino, Tayoltita - Cebollas, Cardenchos - Entronque Carr. (La Constancia - Entronque Carr. 45), Borbollones - La Ciudad - Entronque Carr. 40, Cueva Blanca - Molino del Pueblo - Entronque (Carr. 45 - La Constancia), H. Galeana - 22 de Mayo, Ignacio Zaragoza - Otinapa, Zaragoza - América - Miguel Negrete, Nogales - Nicolás Bravo, Maymorita - San Diego de Alcalá, 11 de Marzo - Entronque Carr. (Coneto de Comonfort - Carr. 45), Nuevo San Bernardo - Entronque Carr. 45. En este mismo año se iniciaron los siguientes caminos: 5 de Julio - San Bernardo, San P. Ocuila - Entronque Carr. 49, Las Cruces - Nuevo Nazas, Las Cruces - Peñón Blanco, Los Reyes - Santa Clara, Palomar - El Lucero - Entronque Carr. (Gregorio García - Tlahualilo), Cerrito Colorado - Cuencame, Vista Hermosa - Velardeña, Providencia - Pedriceña, Mojitome - La Victoria, Canelas - El Zapote, Canelas - Cuevecillas, Los Alisos - Valle de Topia, Otaez - El Alazán - Entronque Carr. (Los Herrera - Topia) Tramo: Los Alazanes Km. 30 al Km. 65+950 Santa María de Otaez.



Reunión de trabajo en el Palacio de Gobierno con el Sr. Dr. Héctor Mayagoytia, Gobernador del Estado, Ing. Rubén Valenti Fuentes, Representante S.O.P. ante la JLC de Durango y personal técnico y Administrativo de la JLC, 1974.

1976.- Se nombró como Representante S.O.P. ante la Junta Local de Caminos nuevamente al C. Ing. José Romero Rodríguez, quien estuvo en la Representación del año 1961 a 1963, sustituyendo al C. Ing. Ariosto León Camacho. Se terminó el camino Coneto de Comonfort - San Juan del Río, hasta la etapa de revestimiento, se terminó también el camino Villa Unión - La Ochoa con una longitud de 17.0 Kms. y a su vez se inició el camino Coyotes - Santo Domingo - Cebollas, actualmente en proceso de construcción. Termina el proceso del Programa de Caminos a Mano de Obra por parte de la Junta Local de Caminos, pasando el Programa al Centro S.O.P. No. 09.

1977.- Se siguió con la construcción de los caminos: Mirador - San Bernardo - El Colorado, tramo: Carr. 45 - Santa María del Oro, Ceballos - El Mirador, Súchil - San Juan de Michis - La Mulata, tramo: La Michilia - Puerto La Mulata, todos bajo el Programa Vecinal, así como el camino Coyotes - San Miguel de Cruces, teniendo como contratista al Gobierno del Estado.

1978.- Se inició la Aeropista "Lerdo", ubicada en Ciudad Lerdo, Durango, terminación del puente de "Villa Hidalgo", ubicado sobre el vertedor de la presa del mismo nombre, sobre el camino Ceballos - El Mirador.

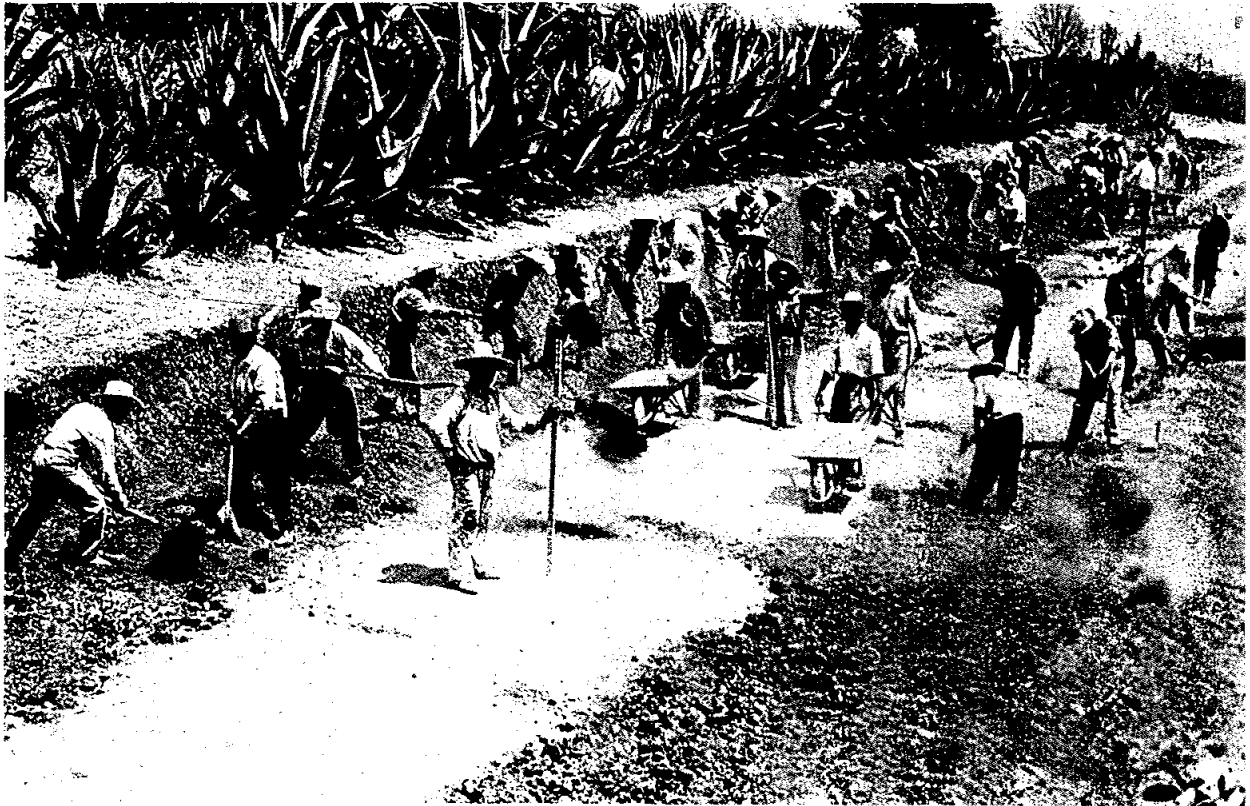
Aclaración especial.- Del año de 1933 al 1965 tuvo una participación especial como localizador en todos los caminos del Estado el señor Don Amador Ávila Martínez, especialmente en los caminos: Durango - Parral, Durango - Ciudad Lerdo y parte del camino Durango - Mazatlán. Del año 1965 a la fecha esa intervención actualmente la tiene el C. Ing. Cristobal Arroyo Ramos, Residente General de Construcción dentro de la Junta Local de Caminos. Los antes nombrados son unos grandes conocedores de la topografía de los terrenos del Estado de Durango.

Durango, Durango, año de 1978.

¹ Varios narradores anónimos, trabajadores de la Junta. Presumiblemente, quien relata la mayor parte puede ser el Sr. José Olivas Salcedo, pero no es posible afirmarlo con certeza. La fecha en que narra se debe situar entre fines de 1979 y principios de 1980. El relato se suspende de manera casi brusca en el año de 1973 de manera que se ha añadido una cronología para completar lo que falta.

² La fecha, como se mencionó en la nota 1, se debe situar entre 1979 y 1980.

³ El Decreto a que se refiere el narrador debe ser, seguramente, el Decreto Presidencial del 22 de diciembre de 1932, ya que la Ley es del 20 de abril de 1934.



HIDALGO

Antecedentes:

Promulgada la Ley de Cooperación para darle forma y patrimonio de figura legal a las Juntas, a la de Hidalgo tocó en misión de instalar e iniciar las actividades, en consecuencia, al C. Ing. Carlos Villela Mier, en su carácter de Representante ante dicha Junta, en el año de 1934. Obvio es comprender las múltiples dificultades que se tuvieron para ello, pues en esa fecha el organismo en su principio de funcionamiento tenía falta de apoyos financieros, técnicos y de campo que, sumado al desconocimiento de Organismo descentralizado por las autoridades estatales, hacía más difícil la misión de la Junta. Queda establecido que, como Representante pionero, estuvo el C. Ing. Carlos Villela Mier (Q.E.P.D.), como Tesorero el C. Coronel Leopoldo Posada y como Almacenista el C. Ignacio Oviedo. El Residente de construcción por mucho tiempo lo fue el propio Representante al frente, en un principio, de la Brigada de Localización y Proyectos. Se refiere en los antecedentes que al principio todo fueron angustias y carencias, pero todos los pocos con mucha fe y entusiasmo, pues había que construir caminos. ¿De cómo y de qué forma? Como se pudiera y fuera resultando; y es así que nace, pues, la Junta Local de Caminos del Estado de Hidalgo.

Presupuestos y Equipo de Construcción:

En el transcurso de la historia del trabajo se tiene memoria de lejanos tiempos difíciles de recursos. Se recuerdan asignaciones presupuestales anuales de \$90,000.00 ó \$150,000.00 pesos, había que ajustarse a esto. El equipo de construcción lo formaban la cuadrilla de peones con sus respectivas paradas de carretilla, pico y pala y ya más sofisticado el equipo, las escrepas tiradas con mulas o caballos; como material complementario de construcción se recuerda las barretas de acero, el marro, el fainero, uno que otro fulminante o detonador de pólvora granulada. Éste era el amanecer del equipo de construcción en los caminos de Hidalgo.

Equipo de Transporte:

Para transportar a las cuadrillas de construcción, no había más medio que el de a pie; semanariamente los lunes se llegaba al tramo y durante toda la semana se vivía en las carpas campamentos, por mucho tiempo utilizadas también por las brigadas de construcción; las cuadrillas allí pernoctaban con las incomodidades inherentes. El personal técnico de apoyo a la cuadrilla lo formaban un sobrestante gruñón, mandón y otras cosas, un cabo de línea o niveles, desde luego usando sus "niveletas" y un checador de viajes de carretilla, porque la tarea a 20 metros de distancia era de 200, o bien los que salieran de excavar a acarrear 3m³ de tierra; los afinamientos de la superficie del camino eran con gente, con hilos cruzados, y la compactación era la que daba la carretilla y los talones de los que afinaban; se contaba con un tlacualero que era la persona que recogía diariamente los lonches (sic) de las casas y en burro o a hombro tenía que llegar con el itacate, a la hora que pudiera era bien recibido: no había quejas, no había sindicato.

Proyecto Técnico:

El proyecto, si bien era formulado técnicamente, éste debería ser a pelo de tierra, con la configuración del terreno, tenía que ser un proyecto barato; además, los vehículos eran por aquellos tiempos aún escasos, las terracerías no se compactaban, se acomodaban, y en lo referente al drenaje, ya se intentaban las bóvedas con morteros de cal y de las cuales aún existen ejemplos; iba creciendo el amor y el cariño por el camino; se iban especializando las personas, se iba acumulando experiencia y se estaba construyendo un México, juntos todos.

Pagos de los Salarios:

En este aspecto había que aceptar las consecuencias de la oportunidad del pago, derivadas de las propias condiciones económicas de la Junta. El sistema de pago se efectuaba por decenas y en esta Junta se llegaron a retrasar hasta 6 decenas, o sea, dos meses, lo que originaba que casi todos los trabajadores tuvieran la necesidad de solicitar créditos en el comercio y éstos, los comerciantes, aprovechándose de la situación, les compraban las tarjetas de pago hasta con un 30% menos del valor de la liquidación de la tarjeta. Esta situación prevaleció hasta por el año de 1950, tiempo en que la situación económica de la Junta mejoró notablemente y desde esa década a la fecha la situación es completamente diferente.

Prestaciones y Servicios Médicos:

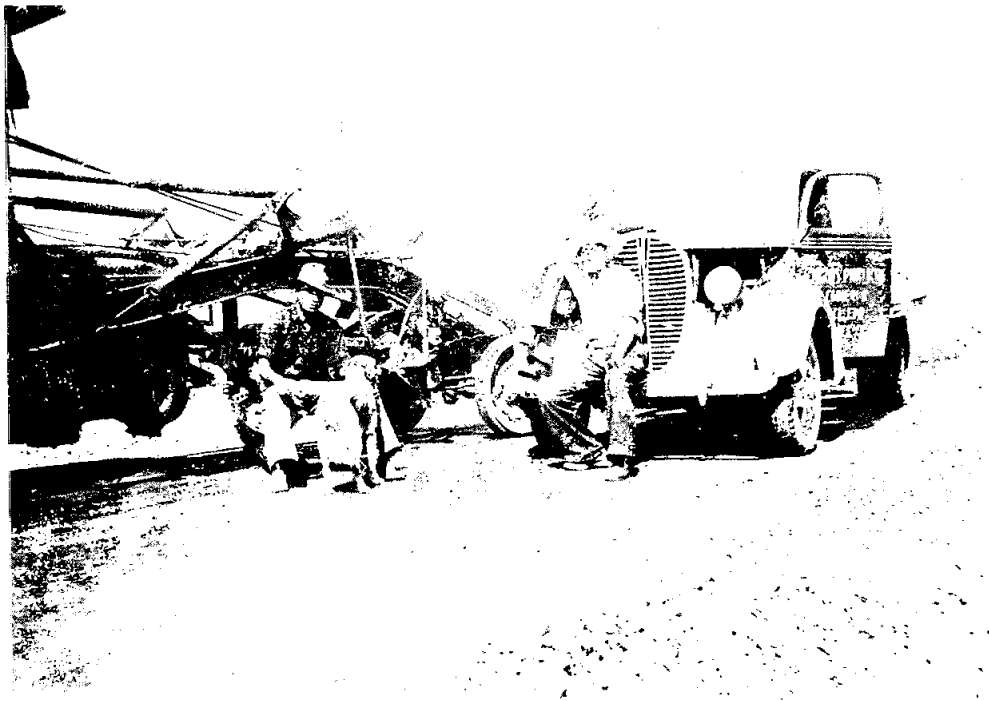
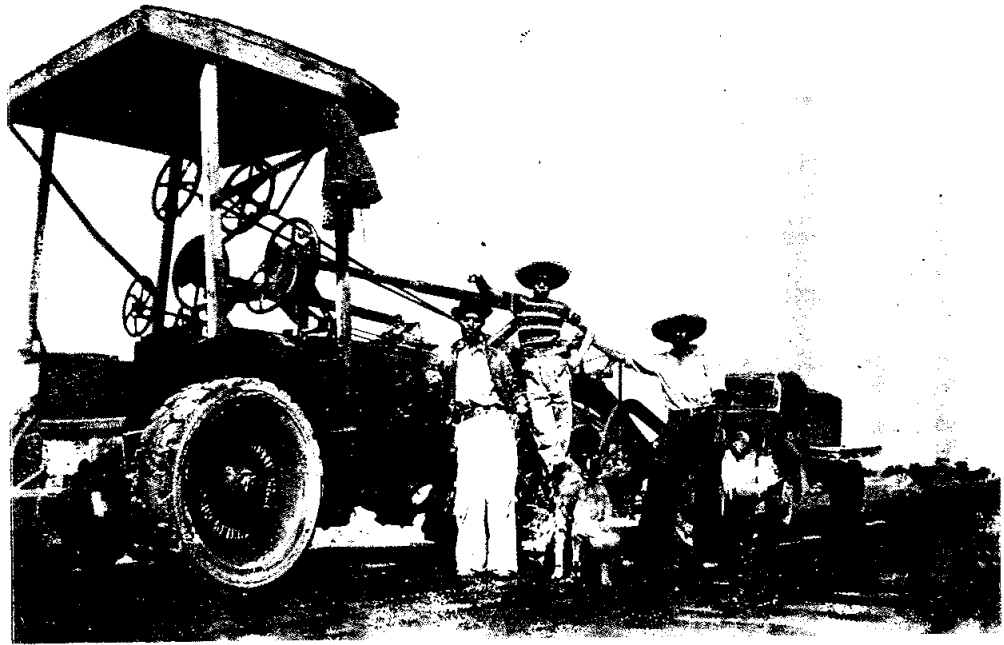
El primer servicio médico fue proporcionado por el C. Dr. Ermenegildo Acoltzi, a partir del año 1940. Antes de esa fecha, el servicio o atención médica era escaso tanto en el campo como en las casas de los trabajadores o en las carpas campamentos. La situación económica no soportaba otra cosa y la organización no era perfecta. Comparativamente, a estas fechas se proporciona toda asistencia médica para cualquier tipo de requerimiento.

Salarios del Personal:

Aun cuando no se tiene archivo desde el origen por causas de incendio se recuerda, por algunos trabajadores ya jubilados, que su percepción diaria como peón para los años cuarenta era de \$1.50 y para chofer de \$4.40 pesos y el de sobrestante, de \$3.75 pesos y, por ejemplo, el de Residente de \$6.00 y \$7.00 pesos diarios.

Al cambio de tiempo, mejoran los horizontes en la Junta:

A partir de 1940, la Junta tiende a fortalecer su crecimiento. Llega el primer apoyo de un camión de volteo modelo 1937 que se utilizaba para el traslado de personal, así como para la propia construcción de los caminos, ya fuese formación de terraplén o extracción de cortes. Para el año de 1944, ya se contó con la primera motoconformadora de los modelos primeros.



Funcionarios Representantes de esta Junta desde su inicio:

Desde la instalación de la Junta hasta la fecha se consignan los Representantes que hicieron y han hecho su labor positiva en su tiempo y con los medios a su alcance, todos ellos ingenieros, todos ellos grandes camineros.¹

| | |
|---|-------------|
| + Ing. Carlos M. Villela Mier (Pionero) | 1934 - 1940 |
| + Ing. Carlos M. Blanco | 1940 - 1942 |
| + Ing. Joaquín Torres Centeno | 1943 - 1944 |
| Ing. Carlos Salazar Pacheco | 1944 - 1945 |
| Ing. Manuel Márquez Manríquez | 1945 - 1951 |
| + Ing. Daniel Campos Castelazo | 1951 - 1953 |
| Ing. Ezequiel Pedrosa Martínez | 1953 - 1959 |
| Ing. Carlos Perrusquía Alcocer | 1959 - 1963 |
| Ing. José Luis Canal Fernández | 1963 - 1974 |
| Ing. Héctor Pérez Medrano | 1974 - 1976 |
| Ing. Alfredo Villa Herrejón | 1976 - 1977 |
| Ing. Rubén Valenti Fuentes | 1977 - 1978 |
| Ing. Pablo Arana Partida | 1978 - |

Todos los ausentes han dejado su sello, su huella, a todos se les recuerda de buena forma y manera en esta Junta, que como lo expresara el Ing. Juan M. Bravo, gran caminero, estos Representantes forman parte del inventario de esta Junta.

CC. Tesoreros Colaboradores de esta Junta:

| | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Coronel Leopoldo Posada | 1934 - 1942 |
| Sr. José Pérez Junior | 1943 - 1945 |
| Profesor Carlos Guzmán | 1945 - 1953 |
| Sr. Manuel Flores Ayala | 1953 - 1959 |
| Sr. Daniel Guerrero Lugo | 1959 - 1970 |
| Ing. Manuel Sánchez Jiménez | 1970 - 1975 |
| Ing. Carlos Manuel Andrade Torres | 1975 - 1975 (Ocho meses) |
| Sr. Francisco Javier Tello Arcega | 1975 - 1978 |
| Capitán Norberto Huerto García | 1978 - 1978 (Cuatro meses) |
| Ing. Ismael Carreón Ruelas | 1978 - |

El devenir político en este Estado ha tenido características *sui generis*. A continuación se señalan los distintos gobernadores que, en su carácter de Presidentes de esta Junta, han tomado en su momento histórico la figura de Presidentes del Consejo de esta Institución.

| | | |
|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| C. Ernesto Viveros | 10.de abril de 1933 | 31 marzo de 1937 |
| Lic. Javier Rojo Gómez | 10. de abril de 1937 | 30 noviembre de 1940 |
| Gral. Otilio Villegas Lora | 10. de diciembre de 1940 | 31 marzo de 1941 |
| C. José Lugo Guerrero | 10. de abril de 1941 | 31 marzo de 1945 |
| Lic. Vicente Aguirre | 10. de abril de 1945 | 31 marzo de 1951 |
| C. Quintín Rueda Villagrán | 10. de abril de 1951 | 31 marzo de 1957 |
| Lic. Gral. Alfonso Corona del Rosal | 10. de abril de 1957 | 3 noviembre de 1961 |
| Mayor Oswaldo Cravioto Cisneros | 14 de noviembre de 1961 | 31 marzo de 1963 |
| Lic. Carlos Ramírez Guerrero | 10. de abril de 1963 | 31 marzo de 1969 |
| Lic. Manuel Sánchez Vite | 4 de marzo de 1972 | 31 de marzo de 1975 |
| Dr. Otoniel Miranda Andrade | 10. de abril de 1975 | 29 de abril de 1975 |
| Lic. Raúl Lozano Ramírez | 30 de abril de 1975 | 6 de septiembre de 1975 |
| Lic. Jorge Rojo Lugo | Octubre de 1975 | Enero de 1976 |
| Lic. José Luis Suárez Molina | Enero de 1976 | Junio de 1978 |
| Lic. Jorge Rojo Lugo | Junio de 1978 | 30 de marzo de 1981 |

La obra caminera tuvo señalado impulso en el gobierno del Lic. Manuel Sánchez Vite, así como en el del Lic. Jorge Rojo Lugo. En ambos se impulsaron los caminos vecinales; el Lic. Sánchez Vite abrió las puertas de la comunicación a lugares apartados como Calnali, Tepehuacán de Guerrero y Eloxochitlán, entre otros.

Ubicación de las Oficinas y Residencias de Apoyo:

Actualmente, la Junta se localiza en el edificio ubicado en la Av. Juárez 201 desde el año de 1965 a la fecha y, de 1965 al año 1934, en su iniciación, se localizó en el edificio de la calle Gómez Pérez 103. Las 5 residencias de apoyo foráneo dependientes, se localizan en los municipios de Progreso, al poniente; Tulancingo, al oriente; Calnali, al norte; Ixmiquilpan, al noroeste y la de Pachuca al centro, todas atienden los programas de construcción, así como las actividades básicas de conservación.

Primeras carreteras construidas por la Junta:

Las actividades de construcción se iniciaron en los caminos de Venados - Metztitlán, Lolotla y Tianguistengo y, el principal, Pachuca - Huejutla, esta última población localizada al norte, casi en los límites del Estado. Camino importante que por los años 35 a 40 inició la Junta es el eje carretero Tepeji - Tula - Mixquiahuala - Progreso - Actopan, con longitud de 75 kms., mismo que, actualmente, se reconstruye y moderniza en tipo "A", ya que en su original proyecto era un modesto camino vecinal.

Evolución, Trayectoria y Acciones del personal de la Junta:

Los años treinta marcaron el inicio de una etapa fructífera en la construcción de caminos. El escaso personal de esa época puso la semilla en el fértil deseo de ampliación; de aquellos sembradores casi nadie queda, pero los frutos de las enseñanzas están presentes. Muchas compañías ya se han ido y, de épocas más adelantadas que la inicial, aún viven hombres camineros, si bien jubilados y en esta-

do de salud crítica, todavía se tiene la oportunidad de comentar aquellas verdaderas hazañas de caminos. De los vivientes jubilados citamos a Miguelito Escudero, gran localizador, hombre de campo que se entendía con lo agreste de la sierra hidalguense, quien dejó su esfuerzo y su inspiración técnica plasmados en alineamientos de serpenteantes caminos. Él, al igual que Francisco Hernández Guzmán, Nicéforo Barrera, Baudelio Osorio, Petronilio Cruz y Pedro Hernández Rivera merecen lugar de honor, todos ellos personal de campo. Del personal de oficinas, aún en servicio y de plena entrega, ejemplo de disciplina y honestidad son: María Luisa Gutiérrez Madrid, actual pagadora central y cuya fecha de ingreso fue en el año de 1940 y que a esta fecha cumple 40 años de servicios ininterrumpidos; el Ing. Salvador Espino Islas, residente, cuyo ingreso fue el 31 de enero de 1944; el Ing. Carlos Trejo Castro, cuyo ingreso fue el 10 de diciembre de 1943 (ambos ingenieros competentes y con la eficacia propia de su edad). Personal destacado, bueno y regular han cumplido y siguen cumpliendo con su cometido, haciendo posible la realización de los programas. Como un mero dato de comparación de crecimiento en este orden, podemos señalar que al inicio de las actividades de esta Junta, el personal sumaba alrededor de 20 empleados en el año de 1934. En el año de 1980, el personal de todas las áreas es de 404 (creció en dos mil por ciento).

Presupuestos Comparativos:

Hemos señalado que el presupuesto anual de los años iniciales tenía promedio de \$100,000.00 pesos. En el presente año de 1980 el presupuesto, a través de esta Junta, fue de 173 millones de pesos. La cifra es por sí sola elocuente del momento histórico; aun aceptando que en años anteriores ha sido de menor trascendencia, el presupuesto siempre ha tendido al incremento.

Red de Caminos Estatales a cargo de la Junta:

Al inicio de las actividades de la Junta en este territorio, la Red Nacional en 1930, contaba con 1,420 kms. de carretera. Actualmente, se tienen en jurisdicción de conservación por la junta local de Caminos una red de 1,700 kms., de los cuales 955.1 son revestidos y 744.9 kms. son pavimentados. El Estado, en su conjunto, entre caminos federales y estatales, tiene una red en operación de 5,875 kms. de todo tipo de superficie de rodamiento y especificación. La Junta ha crecido, han pasado los años, la historia, las ideas, los proyectos y se han realizado obras que están en servicio; la tarea no ha sido fácil y es y ha sido de todos, desde el peón hasta el ingeniero, de todos los que aquí laboramos. Todos tienen mérito en su nivel de obligación. Han crecido los recursos humanos, han aumentado los recursos financieros y también se ha renovado el equipo mecánico de apoyo.

Anecdótico:

Es indudable que todos y cada uno de los camineros tienen anécdotas que contar. No sería posible citarlos a todos, se formaría un gran volumen. Brevemente nos referiremos a algunos de aquellos Representantes que, por sus buenas costumbres, aún son recordados.

* El Ingeniero Carlos M. Blanco era gran aficionado al cubilete; también fue aficionado, junto con sus residentes, a visitar las discotecas de aquella época y le gustaba todo, hasta las broncas.

* El Ingeniero Joaquín Torres Centeno, de aspecto simpático al estilo norteno, tajante en sus deci-

siones, era dado a buscar materiales de sello para que la raya resaltara mejor; hizo experimentos con materiales como pedernal, mármol y calcita en su afán de obtener mejor visión de la raya central; le gustaba manejar de noche. A él le tocó una época difícil de esta Junta por la carencia de presupuesto.

* Para el Ingeniero Carlos Salazar Pacheco también existió una época de difícil situación económica, pero supo rodearse de su personal y en eso estribó el éxito de su labor para dar cumplimiento a los programas.

* El Ing. Manual Márquez Manríquez, “el Mago”, se echó al bolsillo a todos los empleados a pesar de hablar poco, pero en cambio fue un hombre de mucha acción en esta Junta. Se dice que alguna vez asistió a un festejo, motivando esto el que llegara tarde a su casa y, al tocar la puerta, se le preguntaba que quién tocaba y, como era hombre de poco hablar, además no podía dadas sus condiciones, nunca le abrieron.

* Al Ing. Carlos Perrusquía Alcocer, de origen queretano, también le tocaron difíciles tiempos presupuestarios, las aportaciones se las entregaban tarde y en abonos. De él dice el personal que cuando se reunía con el grupo en algún restaurante para compartir el pan, la sal y la salud y habiendo estado la comida salpicada de todo, a la hora del postre anunciaba que “esta comida es corrida” y ni modo, el de atrás pagaba.

* Al Ing. José Luis Canal Fernández, a quien ya se le conocía en estos rumbos, pues había estado con anterioridad en una compañía constructora, se le recuerda como un gran localizador en el camino Pachuca - Huejutla, se pulió el Ing. Canal en este tramo. En su tiempo hubo una gran promoción en la construcción de caminos, le tocó como Gobernador caminero al Lic. Sánchez Vite, gran promotor de caminos; once años permaneció como Representante de la Junta.

* Tocó al Ing. Alfredo Villa Herrejón una temporada de arduo trabajo de reconstrucción; organizó de alguna manera equipo especial para tal efecto, se requería actuar de inmediato, las fallas anteriores ya estaban repercutiendo. Se le recuerda con gran simpatía, aquí llegó soltero pero salió casado.



El nuevo equipo de la Junta.

* Los trastos (sic) los recibió el Ing. Rubén Valenti Fuentes, tocándole una vez más los cambios de autoridades estatales. En su tiempo no se promovió actividad masiva de construcción caminera a través de esta Junta. Fue relevado para hacerse cargo del centro SAHOP en Guanajuato. Se le recuerda con aprecio y respeto.

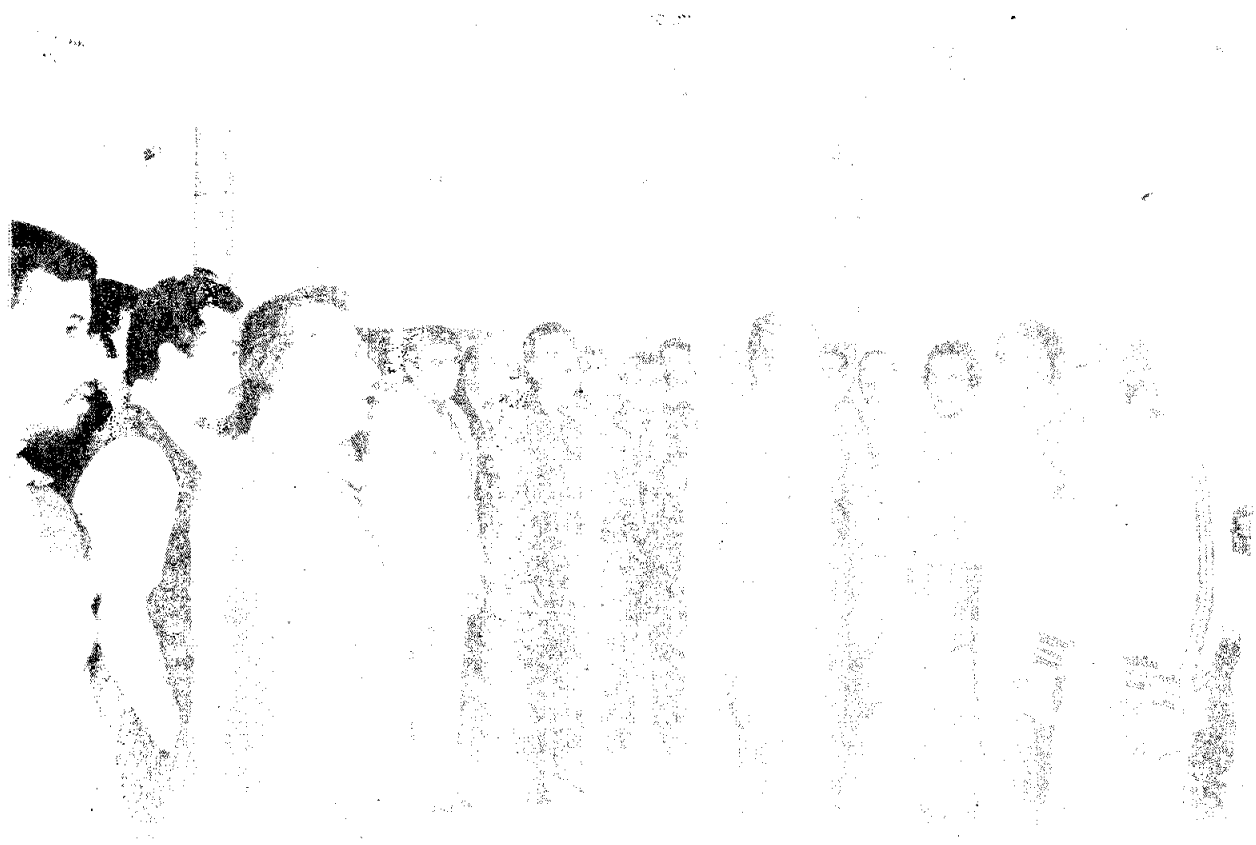
* A continuación recibió la Representación el de la pluma, no puedo hacer juicios, le toca a la Historia, solamente quiero dejar constancia de algunos datos personales: ingresé a la Secretaría el 5 de agosto de 1950 en la Residencia de construcción de Tecalitlán, Jalisco; mi categoría fue de peón, fui comisionado a la Brigada de Localización de inmediato; mi sueldo diario era de \$3.18 pesos. He escalado desde peón todas las áreas de la ingeniería de caminos, he tenido grandes maestros, grandes camineros que me encaminaron y aquí mi gratitud al Ing. Mariano García Sela, al Ing. Fernando Espinoza Gutiérrez, de quien por primera vez recibí mi nombramiento a Representante, y al Ing. Javier Barros Sierra; para ellos mi profundo agradecimiento y permamente recuerdo, Q.E.P.D.

Todos en esta Junta me merecen respeto y admiración. Mi apreciación es que vamos todos mejorando; esta es nuestra Junta, con el indudable apoyo de nuestras autoridades, de la Dirección General de Carreteras en Cooperación y de nuestra Sub-secretaría de Obras Públicas y, en consecuencia, de todo nuestro sistema SAHOP.

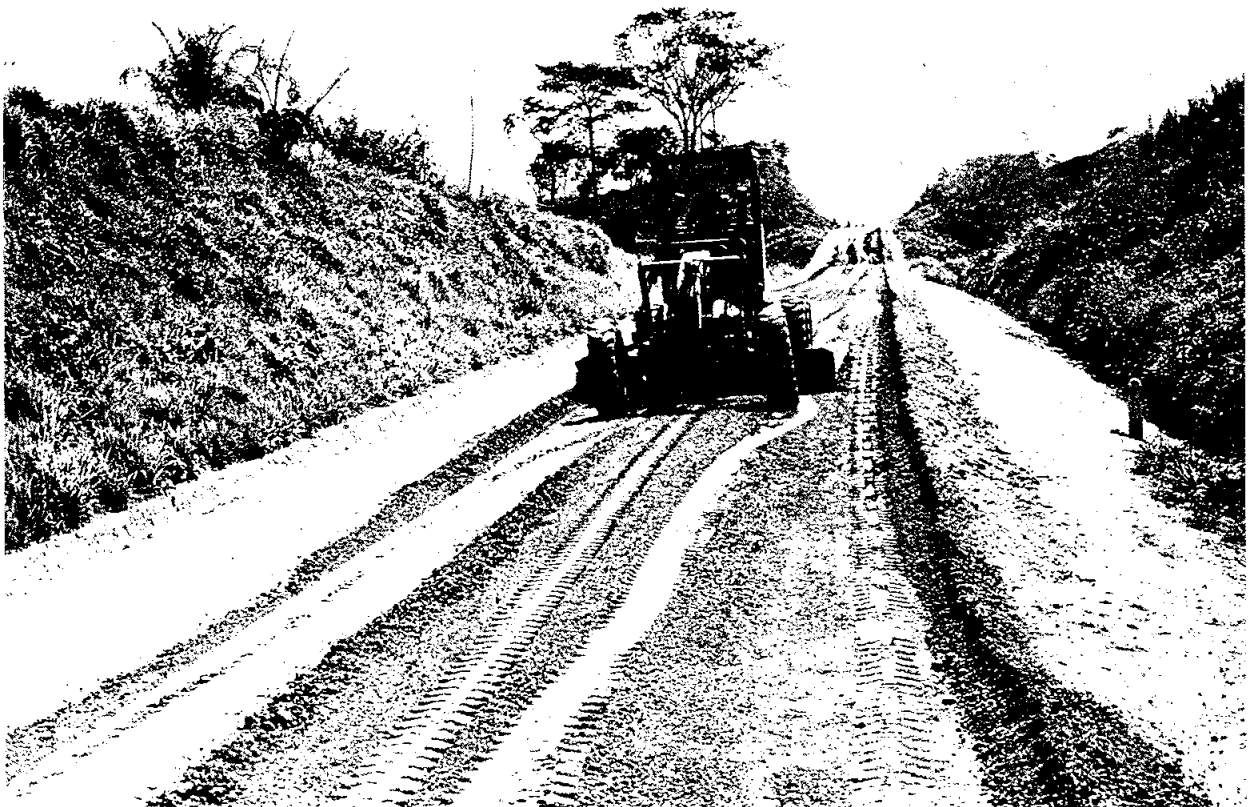
Si alguien, con el mérito de tenerlo, no se menciona en esta breve historia, no es más que un inconsciente olvido, he dicho que todos tienen el mérito de ser camineros y hombres de hacer, constructores de cepa.

Juntos haremos más todavía.
Pachuca, Hidalgo, diciembre de 1980.
Ing. Pablo Arana Partida.

¹ Documento fechado en diciembre de 1980.



El Lic. Jorge Rojo Lugo, visita las oficinas de La Junta Local de Caminos, en compañía del Director General de Carreteras en Cooperación, Ing. Sergio López Mendoza; hace la presentación el Representante, Ing. Rubén Valenti F.



JALISCO

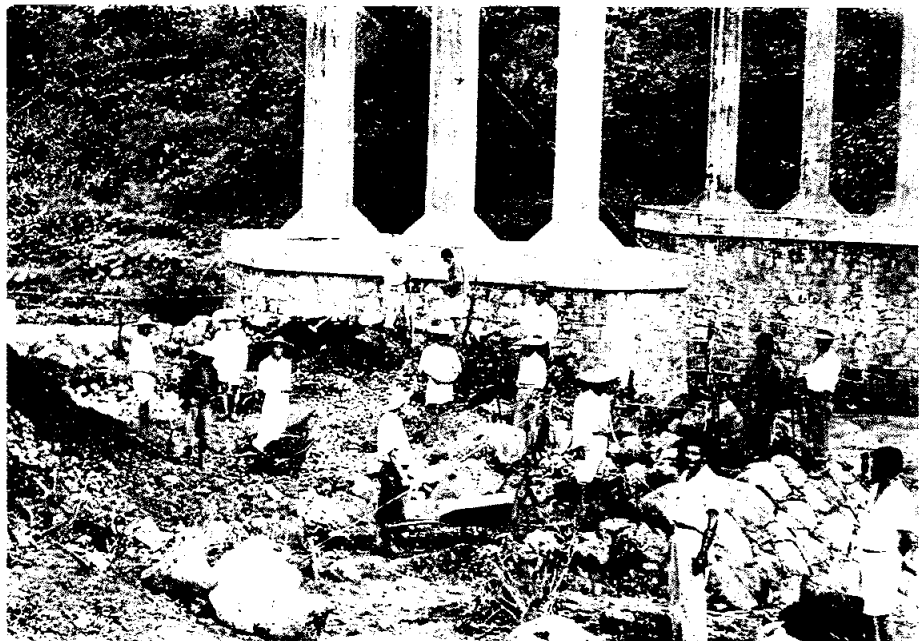
Prólogo: Época Precolombina y Colonial.

Jalisco, jirón del suelo patrio donde se mete el sol; tierra agreste y bravía llena de luz que la abriga y la mimas; al atardecer, sus rayos se plasman en mosaicos multicolores cual caleidoscopios de singular belleza: nada los puede igualar, pues sólo el Ser Supremo los puede formar. Tu suelo lo forman cañadas, valles, barrancas y serranías; a tí acuden todos los climas; tus tierras flacas desgastadas por el tiempo han resistido su paso; la costa, tierra pródiga, tierra fuerte, ha permanecido imperturbable e indiferente, y sólo el paso continuo de tus moradores en búsqueda de alimento cotidiano fue hollando tu suelo, llenándote de senderos y veredas, algunas suaves en los valles y lomas, los más fuertes y empinados en barrancas y cuestras, buscando siempre lo más corto, por donde transitan correos cual flechas fugaces que llevan a toda prisa la noticia, el tecado o el alimento; otros, los tamemes, lentos cual bestias, transportando pesadas cargas que obligan a ródeos que suavicen lo empinado de algunos tramos y así poder llegar a su destino.

En estos senderos caminaron después, Nuño de Guzmán y Pedro de Alvarado en su afán de conquista y con ellos Fray Miguel de Boloña en su tarea evangelizadora y fundadora de pueblos y ciudades. Para poder cumplir ambas tareas, fue necesario mejorar veredas existentes: se acondicionaron al caballo, a la mula y a la carreta, traídos por aquéllos a estas tierras. Se abrieron nuevos caminos hacia bosques y minerales; las grandes distancias y lo disperso de los poblados impidieron tener buenos caminos para los carruajes pues la topografía no lo permitía; por ello, surgió la arriería: largas recuas de mulas y caballos los recorrieron. A finales del siglo XVIII, la real Ordenanza de la Nueva España, obliga a mantener en buen estado los puentes y calzadas que facilitarían los tránsitos de los viajeros. Los intendentes y justicias deberían ordenar que en todos los sitios donde se juntaran dos o más caminos, para seguridad de los viajeros, se pusiera un madero levantado y fijo con su tarjeta, que dijera "camino" (para tal lugar), en disposición de que los que pasaran de ida y vuelta fueran con segura noticia y sin ningún recelo de extraviarse, debiéndose añadir en la inscripción si eran de herradura o para carruajes, de acuerdo a las circunstancias. La comunicación entre la recién fundada Guadalajara de Indias y la Ciudad de México -posteriormente con el desarrollo de los pueblos de los Altos de Jalisco, en una jornada de a caballo se podía llegar de uno a otro ligándolos con Guadalajara y Lagos, donde entronca con la vía procedente de Zacatecas, muy protegida, dado que por ahí se transportaban grandes cantidades de oro y plata-, propició que fuese elegida por los viajeros en sus 160 leguas. Con ello florecieron: Zapotlanejo, Tepatitlán, Jalostitlán, San Juan de los Lagos y Lagos de Moreno; se dio facilidad en toda su longitud al viajero, que encontraba buenos alojamientos donde podía descansar de las jornadas que siempre se iniciaban al amanecer. Cabe recordar que la historia nos narra la batalla de Puente de Calderón, próximo a Zapotlanejo, donde Don Miguel Hidalgo, procedente de Guanajuato, fue a Valladolid con rumbo a Guadalajara; en el citado Puente de Calderón, se encontró con Don Félix Calleja, que venía de Guanajuato por los Altos; ahí se libra una de las más trágicas batallas para la Insurgencia. Haciendo un viraje brusco a la época moderna, de manera gráfica se muestra la construcción del puente de Calderón, ahora sobre la carretera Guadalajara - Ojuelos, 300 metros aguas arriba del histórico puente donde se celebró tan singular batalla; nótese en la panorámica, entre los arbustos, el camino que cruza transversal a la nueva vía.



Camino: Guadalajara-Ojuelos, Km.48+000. Puente Calderón.
Pavimento terminado.



Camino Guadalajara-Ojuelos, Km.48+000 Puente Calderón.

Regresando a las actividades camineras de la Nueva Galicia, vemos cómo se realizan los trabajos para construir un puerto en el Pacífico y un astillero, como consecuencia de las actividades de exploración que ejecutan los rusos establecidos en Alaska, en la costa del Pacífico y que prolongan hasta California. Se elige para tal efecto a San Blas, situado a 12 leguas al sur del Río Santiago y a 75 de Guadalajara. A fines de 1768, salen de este astillero 2 goletas de 30 toneladas de carga y 2 paquebotes de 193 toneladas, con los que se organiza la primera expedición al Golfo de California. Por este puerto y camino transportaron, durante la Guerra de Independencia, cuando Morelos puso sitio al Puerto de Acapulco, las mercaderías que España comercializó con el Lejano Oriente traídas a la Nueva Galicia por la Nao China y el Galeón de Filipinas.

Ya decíamos que nuestro Estado es de topografía difícil: inmediata a Guadalajara, al norte, está la Barranca de Oblatos, con su Río Santiago en el fondo, obstáculos naturales que había que vencer y que sólo la arriería podía salvar, con un desarrollo cercano a los 30.0 kms.; se bajaba y subía por empinadas cuestas; se hacían famosos nombres como Huentitlán el Alto, Huentitlán el Bajo, Puente Arcediano; obra construida y operada por particulares, cuyo peaje era de seis centavos, se cobraba parejo por ser viviente de dos o cuatro pies (bueno, los perros no pagaban); la recaudación era muy buena. Continuando se llegaba a la Piedra Prieta, tramo acantilado muy estrecho, de un solo carril y zona de espera, congestionadas con todo lo típico y folklórico del lenguaje de los arrieros; en su mayoría acarreaban carbón hacia Guadalajara, San Marcelo Contla, Cuquío, entre otros. Eran principios o fines de jornada, con mesones que los viajeros escogían por sus servicios. En Guadalajara fueron famosos los mesones de El Nevado, El Progreso, El Refugio. Las garitas de entrada a Guadalajara eran punto obligado de ponerse pantalón sobre el calzón de manta so pena de que la policía los detuviese; en algunos mesones rentaban pantalones que eran de mezclilla.

Época Moderna: Deseo de Progreso. Nacen las Juntas Locales de Caminos.

Así, en el devenir del tiempo, dejando atrás las Guerras de Independencia, de la Reforma, las Intervenciones Extranjeras y la Revolución, el país se estabiliza y reclama más comunicación. Los caminos se han quedado rezagados ante las vías férreas que no tienen la misma libertad y versatilidad de uso que los caminos. Se crea a nivel nacional una Comisión específica del ramo, que luego se transforma en Dirección; perfeccionándose, alcanza su madurez al devenir en Secretaría de Estado.

Igual que en el ámbito nacional, los Estados requieren de comunicaciones que enlacen sus capitales con sus poblaciones y éstas entre sí. Así se propició el acuerdo presidencial 1746 del 22 de diciembre de 1932, donde se establecen las condiciones para que el Gobierno Federal coopere con el Estado para la construcción de carreteras de carácter local, pero de interés general de las propias entidades. Así, el H. Congreso del Estado de Jalisco, ordena, mediante Decreto 3808 del 27 de enero de 1933, la creación de la Comisión de Caminos de Jalisco, órgano que se encargaría de administrar y dirigir los recursos para la ejecución de los trabajos correspondientes.

Por ello, el 9 de febrero del mismo año, en la casa del Sr. Gobernador Lic. Sebastián Allende, sita en el cruzamiento de las calles López Cotilla y Marsella de la Ciudad de Guadalajara, con la asistencia del propio Gobernador, el Secretario General de Gobierno, C. Lic. Carlos G. Guzmán, los C.C. José Luis Vallejo y Andrés Chavira, Representantes de las Empresas de Autos y Transportes, los C.C. Manuel Ignacio Dávalos y José Díaz de Sandi, Representantes de la Cámara de Comercio, los C.C. Ing. Javier Camarena e Ing. Francisco Camberos, Representantes del Comité Pro-Turismo,

el C. Ing. Vicente Cortés Herrera, Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el C. Ing. Guillermo Landino R., Director Técnico y el C. Ignacio Camacho, Director General de Rentas del Estado, fue protocolizada la formación de la propia Comisión, ubicándose a los titulares y suplentes; una vez aprobada, se dio por terminada, citándose para nueva reunión en el despacho del Sr. Gobernador, el día 13 a las 13 hrs. para acordar la organización interior de la propia Comisión e inicio de los trabajos que se le encomienden. El Decreto Presidencial de referencia señala como condición para obtener la cooperación federal, en aquellos Estados que, como Jalisco, atravesaran la Carretera Nacional Nogales - Suchiate, que se dedique parte del fondo cooperativo a



SECCION
NUMERO
EX

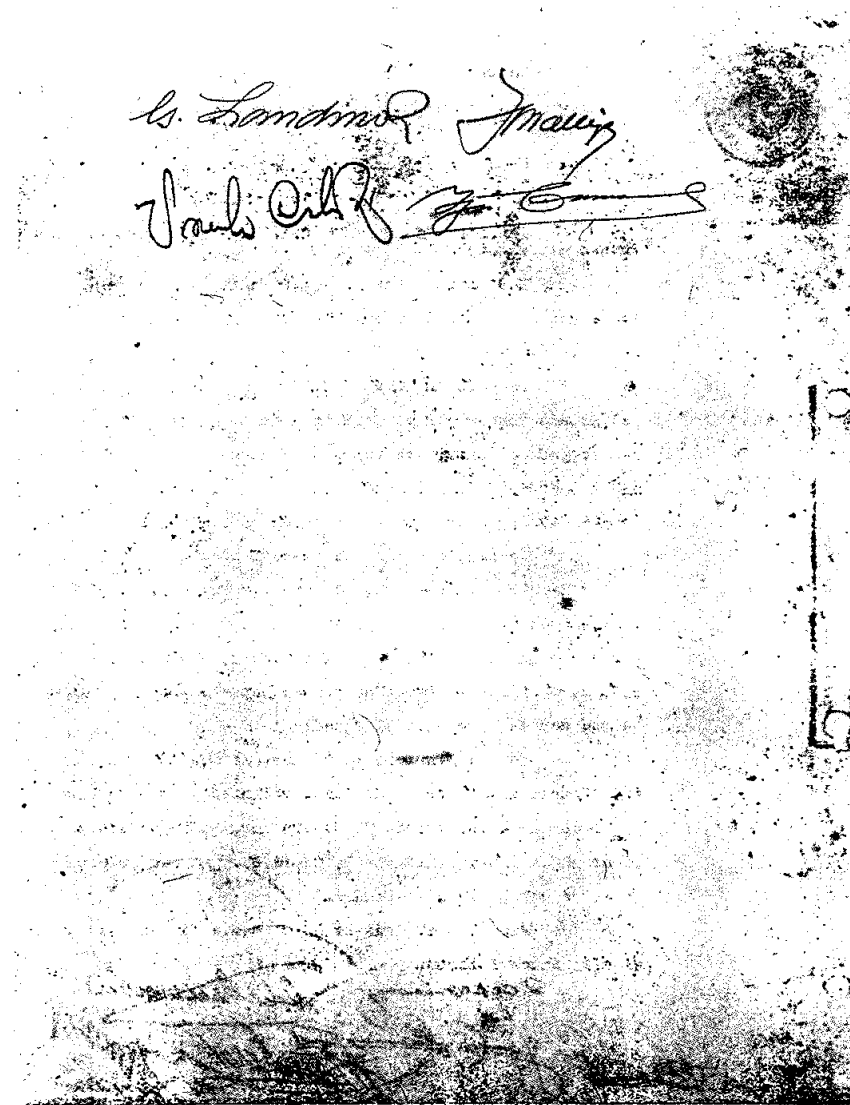
Acta n.º 1.

ASUNTO:

El día 13 de mayo de 1940, se reunió en el despacho del Sr. Gobernador, el C. Ing. Vicente Cortés Herrera, Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el C. Ing. Guillermo Landino R., Director Técnico y el C. Ignacio Camacho, Director General de Rentas del Estado, para acordar la organización interior de la propia Comisión e inicio de los trabajos que se le encomienden. El Decreto Presidencial de referencia señala como condición para obtener la cooperación federal, en aquellos Estados que, como Jalisco, atravesaran la Carretera Nacional Nogales - Suchiate, que se dedique parte del fondo cooperativo a

NOTA: Al expedir este acta, se debe hacer un ejemplar a la oficina de la sección que le corresponda.

[Handwritten signature]



Inicio de Actividades.

Así, dentro de esta modalidad, se aprobó hacer la localización del tramo Guadalajara - Paso de Guadalupe, en el cruzamiento del Río Grande o de Santiago; en el camino Guadalajara - Zacatecas; estudio de la rectificación del trazo del camino a Chapala en sus primeros 27 kilómetros; inicio de la construcción del camino Ameca - Tenamaxtlán, así como ayuda para mejorar en sus comunicaciones a los municipios de San Julián, Tamazula, Arandas, Totatiche, Tecalitlán, Zapotlanejo y Quitupán, incluyendo en éste \$162.54 pesos que costó un estudio de la línea Quitupán - Jiquilpan. El monto del fondo cooperativo fue de \$420,000.00 pesos, con aportación federal de \$220,000.00 pesos y con aportación estatal de \$200,000.00 pesos, distribuido de la siguiente manera:

| | |
|--|---------------------|
| Camino Guadalajara - Tequila | \$ 170,840.21 pesos |
| Camino Guadalajara - Autlán | \$ 191,431.76 |
| Camino Guadalajara - Paso de Guadalupe | \$ 11,776.05 |
| Camino Ameca - Tenamaxtlán | \$ 11,896.05 |
| Camino Guadalajara - Chapala | \$ 3,660.87 |
| Subsidios en Municipios | \$ 13,702.85 |
| Existencia de Materiales en Almacén | \$ 15,683.02 |
| Existencia en Caja | \$ 1,009.19 |
| Suma: | \$ 420,000.00 pesos |

Una vez demostrada la capacidad técnica y administrativa de la Comisión, convertida ya en Junta Local de Caminos de Jalisco en 1934, con los cambios en la Vicepresidencia y en la Representación de la S.C.O.P., entraron los C.C. Lic. Ignacio Jacobo e Ing. Carlos Bazán, respectivamente.

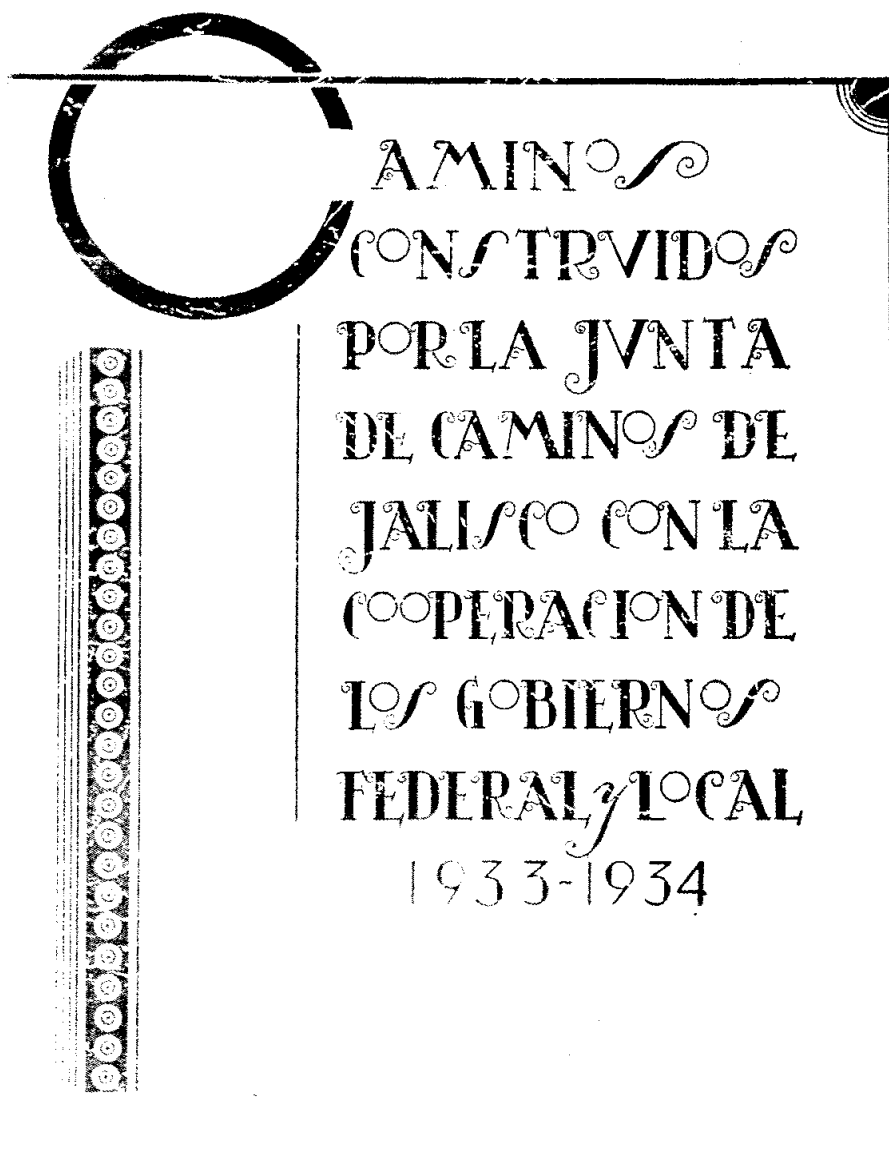
El presupuesto asignado se incrementó más del 50% con aportaciones iguales Federación - Estado de \$330,000.00 pesos cada una, dando un total de \$675,683.02 pesos y al sumarle el inventario de los materiales en almacén fue como sigue:

| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Camino Guadalajara - Tequila | \$ 153,870.96 pesos |
| Camino Guadalajara - Autlán | \$ 446,450.79 |
| Camino Guadalajara - Zacatecas | \$ 713.75 |
| Camino Guadalajara - Etzatlán | \$ 22,334.78 |
| Camino Guadalajara - Tlaquepaque | \$ 34,327.49 |
| Camino Guadalajara - Atequiza | \$ 3,879.61 |
| Existencia de Materiales en Almacén | \$ 14,105.64 |
| Suma: | \$ 675,683.02 pesos |

Primeros Camineros.

Queremos reconocer con estimación y respeto a quienes formaron los primeros grupos de trabajo y así recordamos al Ing. Vicente Cortés Herrera, al Ing. Carlos Bazán, primeros Representantes; al Ing. J. Jesús Díaz G., Nivelador; al Ing. Salvador Quintero, Topógrafo; al Ing. Jorge Pérez Harper, Dibujante; al Ing. J. Ventura Parra Jr., Superintendente; al Ing. M. González Méndez, Curvamasero; al Ing. Desiderio Avila, Superintendente; al Ing. Rafael Quintero, Superintendente; Ing. Carlos Rivera M., Topógrafo; a los C.C. Oficiales Administrativos: Ciro García Estrada, entusiasta y responsable contratista activo; Juan G. Rivera, Rafael Vázquez Tinoco, Francisco Ramón Gallardo, Benjamín Castillo, Francisco Real, José Ramos Cuervo, Salvador Villegas, Enrique G. Gay, Santiago García, Ciro González T., Ramiro Sandoval, Antonio Villalobos, Hernán Ciprés, J. Domingo Ramírez, J. Jesús Benavides, J. Gorgonio Michel C., en actividad como Tesorero de la Junta Local de Caminos, entusiasta, honesto, responsable; Ignacio Tirado, Salvador Ramos, los C.C. Francisco Álvarez M., Enrique Egan Álvarez y Ernesto Meza B. oficiales motociclistas de Policía de Caminos en Jalisco y con ellos al peón caminero que, perdido en el anonimato, empuñando las diferentes herramientas,

sentó las bases de la obra caminera jalisciense. Publicamos portada, primera hoja y las hojas de fotografías de una antigua revista:



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

1933

1934

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO PUBLICAS

GRAL. DE COMERCIO Y FOMENTO PUBLICAS
SUB-GRAL. DE COMERCIO Y FOMENTO PUBLICAS
ING. MARIANO DE LA CRUZ

EDIFICACION

DIRECCION NACIONAL DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION NACIONAL DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION NACIONAL DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS

DIRECTOR GENERAL: ING. LEOPOLDO FARIAS
SUB-DIRECTOR: ING. ANGEL ARAGON
JEFE DEL DEPTO. DE PROYECTOS Y ESTUDIOS: ING. LUIS CUEVAS
JEFE DEL DEPTO. DE COORDINACION Y CONTROL: ING. GUILLERMO AGUILAR ARANDA
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO PUBLICAS

ING. FRANCISCO DE TERAMENDI

EDIFICACION

DIRECCION NACIONAL DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS

DIRECTOR GENERAL: ING. JOSE LUIS VARELA
SUB-DIRECTOR: ING. LUIS CUEVAS
JEFE DEL DEPTO. DE PROYECTOS Y ESTUDIOS: ING. LUIS CUEVAS
JEFE DEL DEPTO. DE COORDINACION Y CONTROL: ING. GUILLERMO AGUILAR ARANDA
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ
JEFE DEL DEPTO. DE FOMENTO PUBLICO Y OBRAS PUBLICAS: ING. MARIANO DE LA CRUZ



C. EVERARDO TOPETE
Gobernador del Estado y Presidente de la
Junta desde Marzo de 1935.



Lic. IGNACIO JACOBO
Vice-Presidente de la Junta
desde Octubre de 1934.



ING. CARLOS BAZAN
Representante de la S.C.O.P.
de Sep. a Dic. de 1934.



C. MANUEL J. DAVALOS
Vocal de la Junta

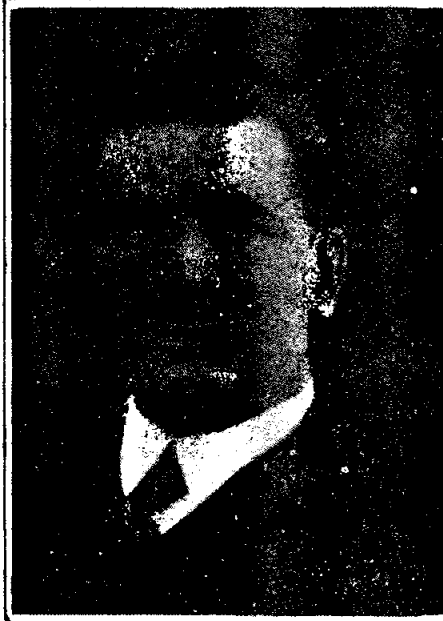


C. IGNACIO CAMACHO.
Tesorero de la Junta.

JUNTA LOCAL DE CAMINOS
DEL EDO. DE JALISCO.



LIC. CARLOS GUZMÁN Y GUZMÁN
Vice-Presidente de la Junta.
hasta Septiembre de 1934.



LIC. SEBASTIÁN ALLENDE
Gobernador del Estado y Presidente de la
Junta hasta Febrero de 1935.



ING. VICENTE CORTÉS HERRERA.
Representante de la S.C.O.P. hasta
Sep de 1934.



J. LUIS VALLEJO
Vocal de la Junta.



ING. FRANCISCO CAMBEROS
Secretario de la Junta.

De acuerdo a las necesidades técnicas y políticas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, hace el movimiento de sus Representantes ante las Juntas Locales de Caminos y así observamos que durante el periodo 1935 a 1938 participaron los C.C. Jorge F. Gálvez, Luis Urbina, Rafael Quintero (ex-Superintendente de la Guadalajara - Autlán), Leónides Villafuerte y Juan Rodríguez Flores. El fondo cooperativo ascendió a \$1'600,000.00 pesos, continuando en las obras en proceso, terminándose algunas de ellas, como fue la Guadalajara - Tlaquepaque.

Aspectos Administrativos, Supervisión.

Señores Gobernadores. C.C. Representantes. Lo Realizado.

Cabe señalar que de acuerdo con la Ley de Carreteras en Cooperación, el organismo Junta Local de Caminos, fue el prototipo de la desconcentración. El C. Representante es el responsable técnico y administrativo de las obligaciones inherentes a la planeación, proyecto, construcción y conservación de caminos, sujetos a políticas y normas de los gobiernos Federal y Estatal; así vemos cómo en la oficina de contabilidad glosan la documentación administrativa de las erogaciones realizadas por la Tesorería de la Junta Local de Caminos, remitiendo los pliegos de observaciones, haciendo la devolución de los cortes de caja para la corrección de errores encontrados, que son más de forma que de fondo, tal como la diferencia de algún trabajador entre su tarjeta de liquidación y la lista de raya correspondiente.

Ejemplos de lo anterior: el error en el importe de recibo de viáticos del C. Ing. J. Ventura Parra, al pagar 31 días en lugar de 30; omisión del pedido en alguna factura como es el caso de la factura No. 338274 de la California Standar Oil Co. por \$204.00 pesos; Fact. No. 6143 de la Cía. Ferretera Mexicana por \$522.70 pesos, por faltarle \$0.05 pesos de estampillas fiscales.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION NACIONAL DE CAMINOS
OFINA DE CONTABILIDAD
DE GLOSAS, O. DE PASO Y CONTROL
DE PRESUPUESTOS

Núm. 323.- 58856

EXPEDIENTE: 142.51 (23.2) 37/3

389

ASUNTO: Se acompaña pliego de Observaciones formulado al Corte de Caja correspondiente al mes de Marzo de 1937.

C. Tesorero de la Junta
~~Ex-Cuartel del Carmen~~
Gundalajara, Jal.

- ANEXOS -

Un pliego y un Corte de Caja.

Según lo dispuesto por el Reglamento Sobre Construcción de Caminos en Colaboración con los Estados, su Corte de Caja correspondiente al mes de Marzo de 1937, resultó con las observaciones de Glosa que se expresan en el pliego Núm. 24 que adjunto al presente.

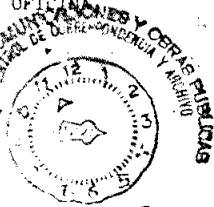
Ruego a usted se sirva girar sus respetables órdenes a fin de que se cumplimenten las observaciones que se indican en el pliego a que antes me refiero, devolviendo los documentos que se acompañan.

Reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

México, D. F. a 7 de Abril de 1937.

P. A. DEL DIRECTOR GENERAL.
EL AUDITOR, JEFE DE LA OFICINA
COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS
CAROL DE CORRESPONDENCIA Y ARCHIVO
Carlos Kegel.



c. c. Al C. Ing. Repte. de la Sria. de Comunicaciones
y O. Públicas ante la Junta
Ex-Cuartel del Carmen
Gundalajara, Jal.

c. c. Al Depto. de Cooperación con los Estados. - Pte.



ESTADO DE MEXICO

DIRECCION NACIONAL DE CAMINOS
OFICINA DE CONTABILIDAD

PLIEGO DE OBSERVACIONES NUM. 24

C. Juan P. Holtzer.- Tenedor de la
NOMBRE Junta Local de Caminos del Estado.

OFICINA. Ex-Quartel del Carmen.- Guadalajara, Jal.

CUENTA OBSERVADA Mes de Marzo de 1937.

MEXICO, D. F. A. 7 DE MARZO DE 1937 DE 1937

ESTE PLIEGO DEBERA SOLVENTARSE EN UN PLAZO QUE NO EXCEDA DE 15 DIAS

| NO. DE COMPROBANTE | CONCEPTO | PARCIAL | TOTAL |
|---------------------|---|----------------------------------|-------|
| <u>EGRESOS.</u> | | | |
| 247 | Recibo de viáticos del Ing. J. Ventura Farra Jr. que importa ----- Según la lista de da. los meses se computan de 30 días, por lo tanto para justificar viáticos por 31 días, se necesitan dos certificados de tránsito. | 98.00 | |
| 273 | Relación de rezagos habidos en la sección de construcción etc. ----- \$ 10.60 Esta relación debe ser por 12.60 en vista de que la boleta que aparece como rezago tiene ese importe. | \$ 10.60 | |
| 364 | Lista de raya por la 3a. Rec. del mes de marzo. En esta lista aparece la boleta # 5 de José - Grissino que importa ----- \$ 23.00 en lista aparece con ----- \$ 39.00 Cantidad pagada de mas: ----- \$ 16.00 | \$ 23.00 \$ 39.00 \$ 16.00 | |
| 413 | Rec. # 2143 de la Cía. Ferramenta Mex. ----- \$29.70 Esta Rec. le faltan 0.95 de estampillas (100 adicionales) | \$29.70 | |
| 426 | Recibo s/n. de Silva y Calderon ----- \$ 11.00 Este recibo le falta el recibo de conformidad los trabajos. | \$ 11.00 | |
| A la hoja # 2 ----- | | \$29.70 | |

24

PLIEGO DE OBSERVACIONES NUM. 24

| NO. DE CUENTAS | CONCEPTO | PARCIAL | TOTAL |
|----------------|--|-----------|-------|
| | De la hoja 1 ----- | 128.70 | |
| 433 | Recibo s/n de Leon Becerra e Hijos ----- Misma observación que la anterior. | 25.00 | |
| 430 | Recibo s/n de Salvador Toyar ----- Misma observación que la anterior. | 13.00 | |
| | ----- | 172.70 | |
| | ----- | 121132.14 | |
| | SU A LA HOJA 50 ----- | 121304.34 | |
| | Monto cantidad pagada de las s/g. observación anterior ----- | 2.00 | |
| | ----- | 121302.34 | |
| | ----- | ----- | |

Nos permitimos devolver a usted el Corte de Caja que nos envía con el fin de que una vez solventadas las observaciones anteriores, nos sea devuelto a la mayor brevedad a esta Dirección, para su aprobación.

M. GONZALEZ
JEFE DE LA CLINICA
EL JEFE DE LA CLINICA

[Signature]
[Signature]
[Signature]

M. GONZALEZ
M. ESCOBAR
M. GONZALEZ



Es importante reconocer que a partir del 31 de julio de 1936 en oficio 1323, el C. Secretario de la Junta Local de Caminos, Ing. Francisco Camberos, expide el nombramiento médico oficial de esta Junta Local de Caminos, al C. Dr. Abel Santoscoy G., por lo que a partir del 1o. de agosto, el personal disfrutará de esta prestación.

Nombramiento.

1323.

[Handwritten signature]
 C. Dr.
 Abel Santoscoy G.
 Médico Oficial
 Ciudad de México.

Por medio del presente, y según antecedentes que sobre el particular existen, me permito comunicar a Ud. que ha sido designado Médico Oficial de esta Junta de Caminos del Estado, a partir del día 1º de agosto próximo venidero.

Este nombramiento podrá ser cancelado a voluntad de ésta Junta, sin previo aviso, y el desempeño del cargo en cuestión incluye la aceptación tácita de ésta provisión.

Lo que comunico a Ud. para su debido conocimiento, dándole las seguridades de mi alta consideración.

" OFICIO NÚMERO. NO SELECCION "
 Guadalajara, Jalisco, Julio 31 de 1936.

[Handwritten signature]
 Francisco Camberos

C.c.p. el C. Ing. Director Médico de la Junta. ✓
 " " " Secretario de la propia Junta; para su debido



EXPEDIENTE: 6-07

ASUNTO: Que fué nombrado el C. Dr. Abel Santoscoy para atender al personal de la Junta.

JUNTA LOCAL DE CAMINOS
GUADALAJARA, JAL.

OFICIO N.º 689

Al Personal
OFICINAS Y TALLERES.
Junta de Caminos Jalisco.
EDIFICIO.

Sírvanse ustedes tomar nota y firmar el presente de enterados, que desde el día primero del actual, fué nombrado C. Dr. ABEL SANTOSCOY, para atender el personal de ésta Junta.
El Consultorio del citado profesionalista es Reforma # 450 de ésta ciudad.

Atentamente.

Guadalajara, Jal., 5 de agosto de 1936.

EL REPRE. DE LA S. C. C. P. ANTE LA
JUNTA DE CAMINOS DE JALISCO.

Rivera
Maguillanca
Rosado B
Mario Hernandez
Perez
Ed Castillo
Alexander Chavez R.C. / P.V.T.
Marcelino Chavez
Alfonso
Rafael C. Quintero
Luis Masquez
Vicente Flores
Perez
Jose Bonifacio
Jose Bonifacio
Barra
Jose Bernabé
Santos Garcia
Andrés Sepulveda
Samuel Chove

Con fecha 6 de septiembre de 1937, quedó constituido el Comité Estatal de Jalisco del Sindicato Único de Trabajadores SCOP, constituido por: Frente Único de Trabajadores de Caminos, Sociedad Nacional de Empleados Postales, Unión de Trabajadores FDLS-SCOP y Alianza de Telegrafistas Mexicanos, figurando como Secretario General el C. Ignacio Victoria.

SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES "SCOP"

COMITE ESTATAL DE JALISCO

OFICINAS GENERALES. JUAREZ NUM. 638.

GUADALAJARA. JAL.

OFICIO NUM. 4.



SECRETARIO GENERAL
IGNACIO VICTORIA.

SECRETARIO DE ACCION SOC. EL
SALVADOR M. ALCARAZ

SECRETARIO DE ACCION ECONOMICA
ROBERTO GARCIA DE ALBA.

SECRETARIO DE ACUERDOS
ERNESTO ARRIAGA.

SECRETARIO DE CONFLICTOS
JUAN M. CORREA

AL C. ING. JUAN RODRIGUEZ FLORES.
SEYTE. SRIA. DE COMUNICACIONES Y O.P.
JURTA LOCAL DE CAMINOS DEL EDO. DE JALISCO.
JUAREZ NUM. 634.
CIUDAD.

Nos permitimos poner en su conocimiento que para dar cumplimiento a lo dispuesto por el Estatuto Jurídico y a lo del acuerdo del C. Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones girado en oficio Núm. 12-99348 y reunidos los cuatro Comités Ejecutivos en esta de las mismas Secciones del Sindicato Unico de Trabajadores SCOP, constituidos -- por:- FRENTE UNICO DE TRABAJADORES DE CAMINOS, SOCIEDAD NACIONAL DE EMPLEADOS POSTALES, UNION DE TRABAJADORES FDLS. SCOP. y ALIANZA DE TELEGRAFISTAS MEXICANOS, habiendo quedado constituido el Comité Ejecutivo Local en la forma siguiente:-

SECRETARIO GENERAL:- IGNACIO VICTORIA.
SECRETARIO DE AC. SOCIAL:- SALVADOR M. ALCARAZ.
SRIO. DE AC. ECONOMICA:- ROBERTO G. DE ALBA.
SRIO. DE ACUERDOS:- ERNESTO ARRIAGA.
SRIO. DE CONFLICTOS:- JUAN M. CORREA.

Quedando las diferentes comisiones dentro del Comité, representadas por los compañeros que actualmente tienen la representación.

Nos permitimos manifestarle, hasta nueva fecha, ninguna de las Delegaciones podrá hacer movimientos de personal, sino es por conducto de este Comité Ejecutivo.

A T E N T A M E N T E.
PRO EMANCIPACION SOCIAL.
Guadalajara, Jal. sepbre. 6 de 1937.
P. EL COMITE EJECUTIVO LOCAL.

EL SRIO. GENERAL.
Ignacio Victoria
IGNACIO VICTORIA.

EL SRIO. DE ACUERDOS.
Ernesto Arriaga
ERNESTO ARRIAGA.

EL SRIO. DE AC.SOC.
Salvador M. Alcaraz
SALVADOR M. ALCARAZ

SRIO. DE CONFLICTOS.
Juan M. Correa
JUAN M. CORREA.

SRIO. DE AC. ECONOMICA.
Roberto G. de Alba
ROBERTO G. DE ALBA.

Continúa el andar del tiempo. Después del C. Everardo Topete, ocupa la Gobernatura del Estado el C. Lic. Silvano Barba González; se continúa en la construcción del camino Guadalajara-Autlán; se inician los trabajos de Tepatitlán - Yahualica, Zapotlanejo - La Piedad, continuando los movimientos de Representantes: se suceden en el puesto, respectivamente, los C.C. Ings. Armando J. Salinas, Alfonso Díaz de Sandi, Juan Bravo, Miguel Díaz Morlet, hasta llegar al Ing. Jesús Malo

del Castillo. Sin menoscabo de la actuación de los anteriores, cabe hacer mención especial al Ing. Jesús Malo del Castillo, quien al frente de la Junta Local de Caminos fue baluarte del programa caminero emprendido por el C. Lic. Jesús González Gallo; se incorporan al programa caminero los caminos, Guadalajara - La Barca, Guadalajara - Zapopan, Tlaquepaque - Tonalá, Guadalajara - Chapala, Tepatitlán - Yahualica y Acatlán de Juárez - Ciudad Guzmán. Es una época de trabajo y modernidad, Guadalajara se ve transformada con la apertura de las calles Juárez, 16 de Septiembre y Tolsá - Munguía; a Chapala se le dota de un malecón y paseo. Para no desentonar con la modernización de Guadalajara, la carretera a Chapala tiene su origen en el parque Agua Azul, atravesando su lago con un Boulevard, quedando éste dividido en dos secciones; se continúa hasta la glorieta El Álamo. De ahí en adelante se reduce la sección a camino tipo "A" y destaca el paso superior sobre el ferrocarril a México (primero en su tipo en Guadalajara) que se transforma en lugar de recreación, donde las familias van a mirar pasar el tren de México. La SCOP construye el nuevo aeropuerto de Guadalajara, por lo que el camino serviría de acceso al mismo. Existe una infraestructura turística de principios de siglo; sépase que Chapala tuvo servicio de ferrocarril y se destacan construcciones palaciegas de verano para la gente acomodada. En sus continuas visitas a las obras, el Ing. Jesús Malo del Castillo, con indicaciones oportunas al residente y al contratista, aseguraba la calidad de los trabajos. Como prueba de ello, quedó plasmada en forma gráfica su visita al tramo Unión de Tula - Río Armería, junto al "Sombrero" -curiosa formación topográfica-.

Sobre el mismo camino Guadalajara - Barra de Navidad, el fuerte temporal de lluvias de 1945 provocó que aumentara el caudal del río Armería. En el "Corcovado" las crecientes ladearon pilas y



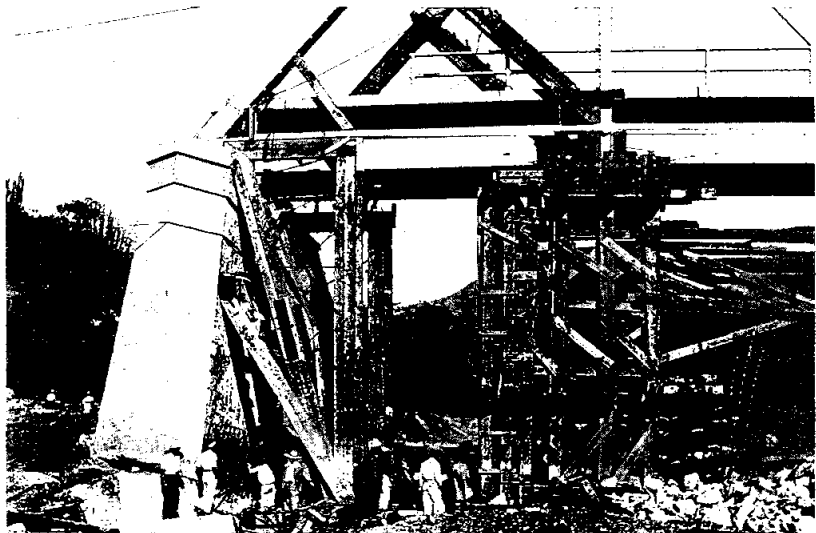
Camino Guadalajara-Barra de Navidad, Jal. Tramo unión de Tula - Río Armería, El Sombrero. De derecha a izquierda, el Ing. Jesús Malo, el Ing. Hernández (topógrafo) y el Ing. Rafael Ayala Durán.

estribos de socavación. En forma gráfica se muestra una secuencia de los daños y de su reparación total, señalando que las armaduras fueron acondicionadas por personal del taller mecánico de la Junta Local de Caminos de Jalisco.

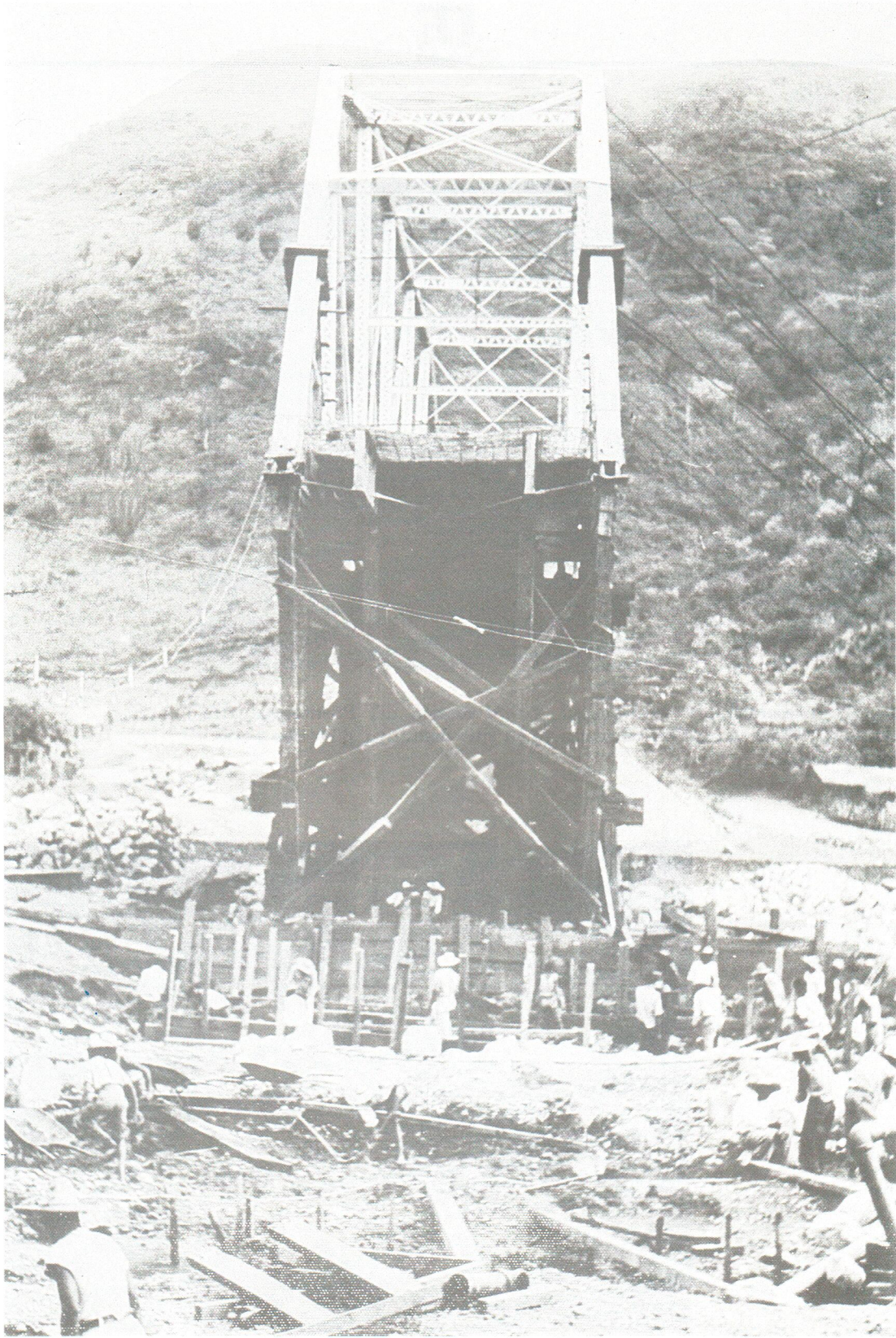
En la ejecución de los trabajos estuvo como Residente el Ing. J. Ventura Parra Martínez Negrete y como auxiliar el Ing. Jaime Merino (después connotado funcionario de Pemex, en Poza Rica, Veracruz).



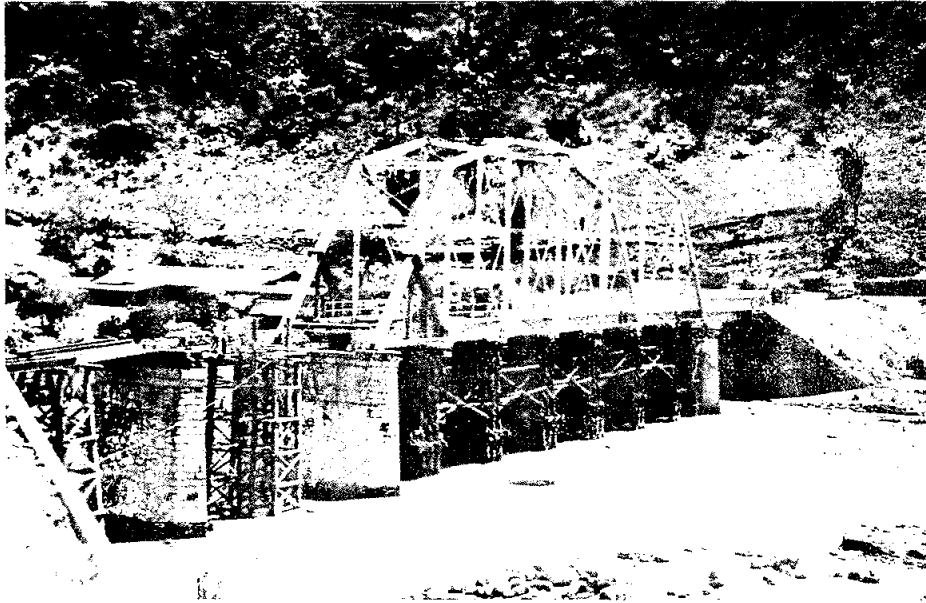
Camino Guadalajara-Barra de Navidad. Puente Armería, estado en que quedó de una creciente del río en 1945. Inclinación de la Pila y Estribo por socavación.



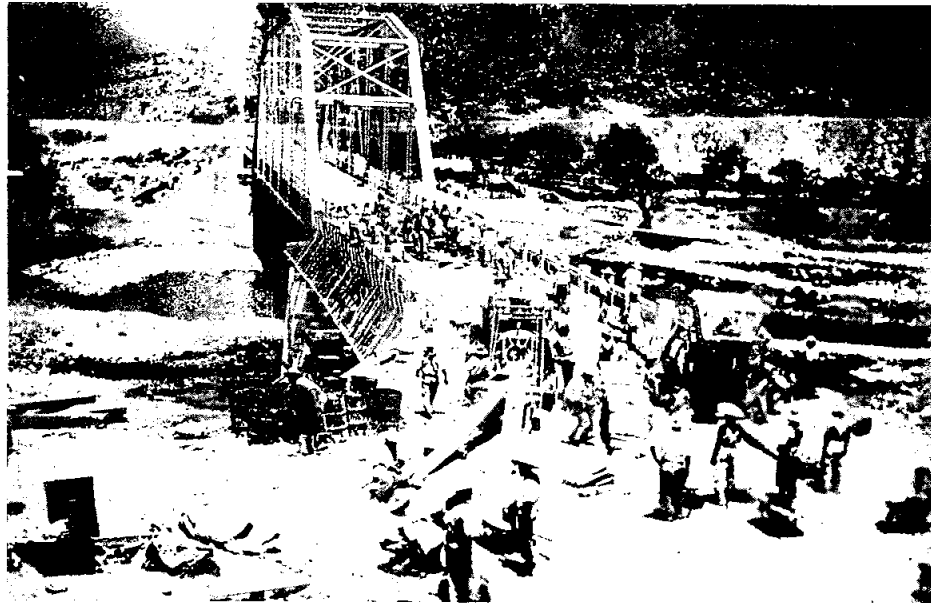
Retirando obra falsa, último tramo, con objeto de dejar mayor espacio para excavación nueva pila. Apuntalamiento de la superestructura.



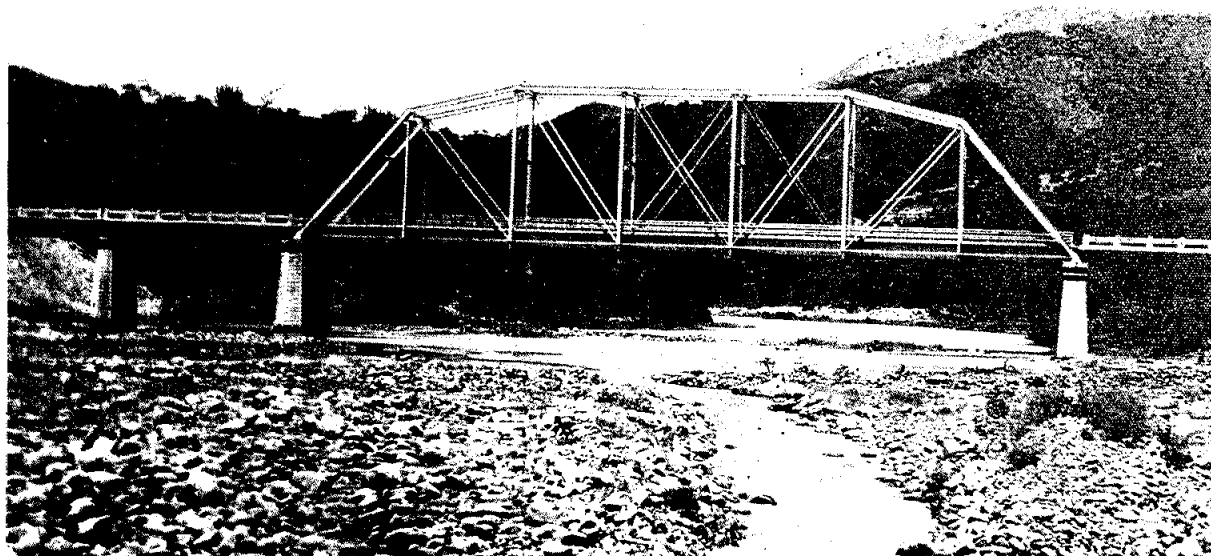
Camino Guadalajara-Barra de Navidad. Reconstrucción del Puente Armería, excavación pila No.3, otro aspecto de las maniobras.



Camino Guadalajara-Barra de Navidad, reconstrucción del Puente Armería, armaduras metálicas alineadas, colocadas en su sitio definitivo, pilas dos y tres y estribos terminados.



Reconstrucción del Puente Armería, colado losa No. 2, panorámica de los trabajos en proceso.



Camino Guadalajara-Barra de Navidad. Conclusión de la reparación, vista general del Puente Armería.

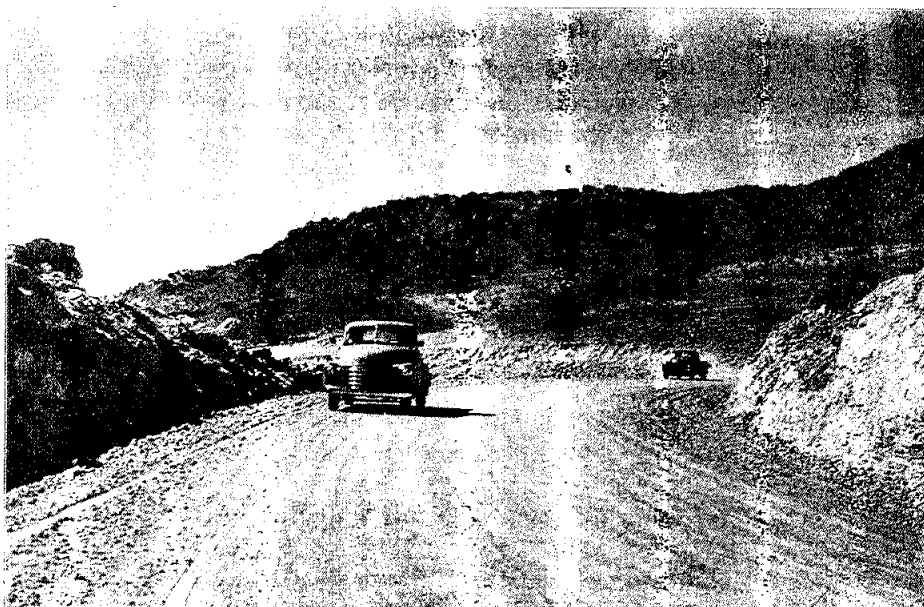
El dinamismo de la administración estatal puso de manifiesto la capacidad de quienes intervinieron y así vemos proyectado a nuestro Representante a ocupar la Jefatura del Departamento de Obras de la Ciudad de México. En la actualidad participa entusiastamente con el Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación, a través de la oficina de Programas Especiales.¹ El auge constructivo sigue adelante; corresponde al C. Lic. Agustín Yáñez la gubernatura y, como su anterior, le da relevancia al programa carretero. Se concluyen los caminos Zapotlanejo - La Barca, Acatlán - Ciudad Guzmán; se inician los estudios para el proyecto del aeropuerto de Puerto Vallarta, polo turístico de gran futuro; ocupa la Representación ante la Junta Local de Caminos el C. Ing. Ernesto Orozco y Orozco, gran caminero, recio, exigente, estricto consigo mismo.



Camino Zapotlanejo-La Piedad.
 Paso Degollado, Km. 149+800, arreglando calle Degollado y triturando revestimiento
 para sub-base.



Camino Zapotlanejo-La Piedad.
 Km. 158+900. Puente de El Salto sobre el Río Lerma,
 falta losa en claro auxiliar y terraplén de acceso.



Camino Zapotlanejo-La Piedad.
Km. 139+200. Revestimiento provisional, tramo de ruta corta a México.



Inundación del Río Pitillal por desbordamiento, en el Camino Vallarta-Acceso Aeropuerto. Km. Frente a 3+700, unión de canal piloto y cauce antiguo aguas arriba.

Cuando se hacían los estudios preliminares de suelos para el aeropuerto, al notar la gran cantidad de oquedades en el subsuelo producidas por los cangrejos o “cajos” -llamados localmente-, se quiso evaluar la posible densidad de cuevas u oquedades, por lo que el Ingeniero pidió a los estudiosos que le proporcionaran un “cajeómetro”, para satisfacer su petición.

Se cuentan muchas anécdotas como aquella que, junto con el Ing. Orozco Retolaza, se presentó ante el C. Leobardo Reynoso, en ese entonces C. Gobernador de Zacatecas. El Ing. Orozco Retolaza, quien dejaba la Representación, se despedía del propio Sr. Gobernador, agradeciéndole las atenciones que había tenido para con él y le mostraba su reconocimiento y amistad; en ese ambiente cordial se violentó el Sr. Gobernador y empieza a mostrar denuestos e inconformidades, manifestándole que no es su amigo y afloran reclamos y así se despiden.

Mientras tanto, el Ing. Orozco y Orozco permanece en calidad de mudo espectador y al quedarse solo con el Sr. Gobernador, éste le dice:

“¿Usted quién es, qué busca?” Y con humildad y sorna le contesta:

“Yo soy el que viene a sustituir al que salió” y le muestra su oficio de comisión, que al verlo, el Sr. Gobernador explota en exclamaciones de enojo diciendo:

“Qué burla es ésta, despido un Orozco, porque no me cumplió mis gustos y fue mi enemigo y llega usted que se apellida Orozco y Orozco, por lo tanto, es mi doble enemigo”. Inocente fue juzgado, sólo porque sus ancestros se apellidaban igual.² La verdad, que con su espíritu de lucha y capacidad se ganó la confianza y estimación del propio Sr. Gobernador.

En otra ocasión se tuvo la visita en el camino Guadalajara - Barra de Navidad, del Sr. Presidente de la República, Dn. Adolfo Ruiz Cortines, cuya comitiva llegó en autobús hasta donde la construcción les permitió; con entusiasmo el Sr. Presidente pregunta:

“¿Dónde está el frente de ataque?” a lo que el Ing. Orozco y Orozco le contesta:

“Como a 200 metros adelante”; bajándose del autobús le dijo:

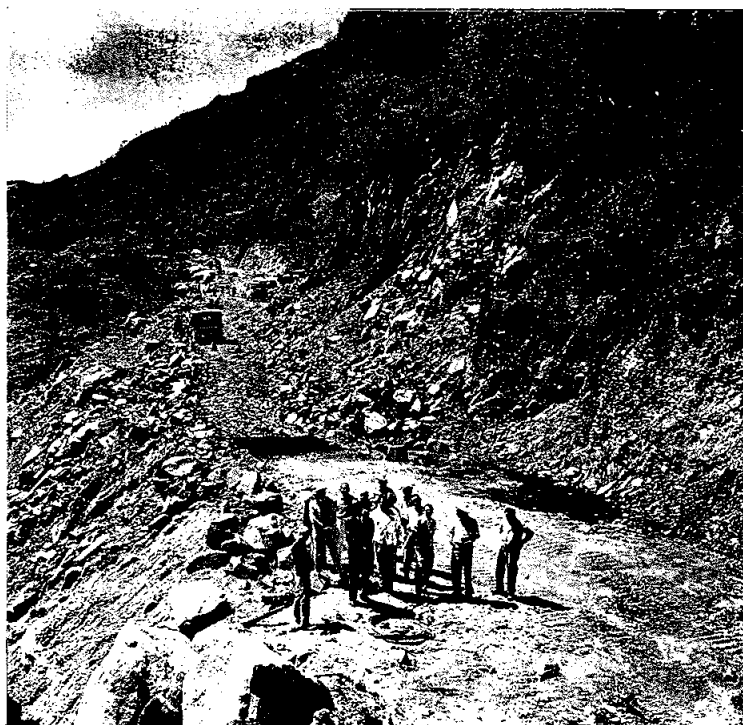
“Acompáñeme”. Nunca se imaginó el Ing. Orozco y Orozco que tendría que someter a una caminata al Sr. Presidente de la República de México ni que tampoco eran 200 metros, en un clima muy caluroso que demandó de un gran esfuerzo del Sr. Presidente que, por no rajarse, soportó estoicamente diciendo:

“¡Ah, qué Ingeniero, como que no fueron 200 metros!”, limpiándose el sudor que corría abundantemente por su rostro.

Igualmente fueron célebres las discrepancias con los Srs. contratistas en las visitas a las obras para las clasificaciones de cortes y préstamos, principalmente con Don Miguel Ochoa López, agricultor habilitado como contratista, de quien se dice que llevaba piedras en la bolsa y veladamente las colocaba en los cortes, en apoyo a sus peticiones de altas clasificaciones, lo cual generaba discusiones acaloradas por ambas partes.



Camino Guadalajara-Salttillo. El Ing. Ernesto Orozco y Orozco, atendiendo visitas en el Camino Gaudalajara-Salttillo.



Panorámica: Ataque de terracerías; durante la visita, el Ing. Orozco y Orozco describe los trabajos.

Se sigue trabajando en el camino Guadalajara - Barra de Navidad; inician el camino Chapala - Jocotepec, el camino Guadalajara - Ixtlahuacán, Los Belenes - Zapopan, Cofradía - Tuxcueca - Mazamitla, Jalostotitlán - San Miguel el Alto - Límites Jalisco - Guanajuato, entre otros. Una vez terminada la construcción del camino Acatlán - Ciudad Guzmán, se inicia la construcción del ramal a Tapalpa, gracias al apoyo del Ing. Luis Enrique Bracamontes, jalisciense de extraordinaria trayectoria, quien se proyectó desde auxiliar de archivo, hasta alcanzar por méritos el cargo de Secretario en el Ramo, quien desde la Ciudad de México pugnó y apoyó la apertura de obras para Jalisco. Se llevó a cabo el camino a Tapalpa, población serrana llena de encanto donde se respira a pino y duraznos, donde se prepara muy temprano "El Pajarete" durante la ordeña o el ponche de granada en las tardes lluviosas, luego de haber degustado un borrego al pastor, cuando los rayos de sol se cue- lan a través de los pinos. Todo esto (se refiere a los caminos) le fue posible al Ing. Enrique Bracamontes; con ello, lugares como Juanacatlán, Ferrería de Tula, Atemajac de Brizuela y Las Piedras -formación caprichosa de la naturaleza, donde grandes moles de roca dan vuelo a la imagi- nación y cada quien forma sus fantasías en torno a ellas, el por qué de su origen y existencia-, fueron conocidos por muchos.

La comunicación entre la Dirección General de Carreteras en Cooperación y las Juntas Locales era constante. Así, constatamos el cumplimiento de la circular 32343 del 15 de mayo 1962, donde el Ing. Orozco y Orozco, Representante en Jalisco, envía un informe de puentes con sus respec- tivas fotografías al Ing. Malo, Jefe del Departamento de Obras de dicha Dirección.

DEL ESTADO DE JALISCO.

1.-

113.-

1983

Relativo Informe de Puentes.


Guadalajara, Jal., a 18 de Junio de 1962.

C. ING. JESUS MALO.
JEFE DEL DEPTO. DE OBRAS.
DIRCC. GRAL. DE CARRERAS EN COOP.
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS.
MEXICO, D. F.

Relativo a su atenta circular Núm. 32343 de fecha 15 de Mayo -
del presente año, adjunto al presente se permite remitir a Usted, -
relación de los principales puentes terminados dentro del periodo -
solicitado por Ustedes, con sus correspondientes datos y fotografías

ATENTAMENTE,

EL REPRESENTANTE DE LA S. O. F.


ING. ERNESTO OROZCO Y OROZCO.
O-c-1552.



ABOLICION DE PUENTES DESMONTADOS DENTRO DEL PERIODO

1º Enero 1959- 31 Mayo 1962.

P U E N T E: "GUADALUPE"
C A M I N O: GUADALAJARA-BAHIA DE NAVIDAD.
UBICACION: Km. 26+650 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 2 tramos de losa nervurada de concreto reforzado de 15 mts. de claro, 6.70 mts. de ancho de calzada y 1 tramo de losa con 4 traves de concreto pre-esforzado de 40 mts. de claro y 6.70 mts. de ancho de calz.
REGISTRACIONES: Anterior a 1959. \$ 100,025.51
 1959 a su terminación(Ag.59) \$ 715,758.11
T O T A L.....\$ 815,783.62

P U E N T E: "COGULA AUXILIAR"
C A M I N O: GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD.
UBICACION: Km. 74+342.00 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 1 tramo de losa nervurada de 25 mts. de claro --- (25.70 mts. de long.) y 7 mts. ancho de calzada.
REGISTRACIONES: Anterior a 1959. \$ 175,808.97
 1959 a su terminación(En.60) \$ 151,113.76
T O T A L.....\$ 326,922.73

P U E N T E: "COGULA PRINCIPAL"
C A M I N O: GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD.
UBICACION: Km. 75+600 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 3 tramos de losa nervurada de 14 mts. de claro -- o/u. (14.50 mts. de long) y 6.70 mts. ancho calzada.
REGISTRACIONES: 1959 a su terminación(En.60) \$ 141,777.74

P U E N T E: "JALISCO I y II"
C A M I N O: GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD.
UBICACIONES: Km. 308+960 y 309+100 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 3 y 4 tramos de losa nervurada de concreto reforzado de 10 mts. de claro o/u. y 6.70 mts. de calzada respectivamente.
REGISTRACIONES: 1959 a su terminación(Jul.60) \$ 793,988.93
 JALISCO I: \$ 362,253.48 JALISCO II: \$ 431,735.45.

P U E N T E: "PARAYO SECO AUXILIAR"
C A M I N O: GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD-CIHUATLAN.
UBICACION: Km. 315+290 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 3 tramos de losa plana de concreto reforzado de 8.30 mts. de long. y 6.70 mts. de ancho de calzada. Esviado 30º izquierda.
REGISTRACIONES: Anterior a 1959. \$ 223,450.33
 1959 a su terminación(Ag. 60) \$ 21,742.50
T O T A L.....\$ 245,192.83

A la Hoja # 2...



- 2 -

P U E N T E: "ARROYO SECO PRINCIPAL"
C A M I N O: GUADALAJARA-SAN RAFAEL DE NAVIDAD-CIHUATLAN.
UBICACION: Km. 315+400 con origen en Guadalajara.
CARACTERISTICAS: 2 tramos de losa de concreto reforzado con 3 nervaduras de 25 mts. de claro (25.50 mts. long.) y ancho de calzada 7 mts.
EROGACIONES: Anterior a 1959. \$ 62,110.93
 1959 a su terminación(Ag.1960) \$ 390,855.57
T O T A L \$ 452,966.50

P U E N T E: "SANTILAGO"
C A M I N O: MANZANILLO-CIHUATLAN.
UBICACION: Km. 10+240 con origen en Manzanillo.
CARACTERISTICAS: 4 tramos de losa con 3 nervaduras de 12.27 mts. los claros laterales y 12.54 mts. los claros centrales con ancho de calzada de 6.70 mts.
EROGACIONES: Anterior a 1959. \$ 133,898.92
 1959 a su terminación(Jun.59) \$ 354,957.98
T O T A L \$ 488,856.90

P U E N T E: "MILANAH"
C A M I N O: MANZANILLO-CIHUATLAN.
UBICACION: Km. 18+060 con origen en Manzanillo.
CARACTERISTICAS: 3 tramos de losa nervurada de 12 mts. de claro y ancho de calzada de 6.70 mts.
EROGACIONES: 1959 a su terminación(Jun.59) \$ 385,079.72

P U E N T E: "GUADALUPE"
C A M I N O: ARANDAS-SAN JUAN DOMLADO.
UBICACION: Km. 47+675.20 con origen en Km.92.5 Guad.-Ojuelos.
CARACTERISTICAS: 3 claros de 6 mts. cada uno (20 mts. de long.) con 8.00 mts. casa camino y tipo de construcción en arco con bóveda de medio punto.
EROGACIONES: 1959 a su terminación(Mayo 62) \$ 297,025.12

P U E N T E: "EL AHOGADO"
C A M I N O: KM. 22 GUAD.-CHAPALA-JUANACATLAN.
UBICACION: Km. 3+360 con origen en Emp. km. 21+601 Guad.-Chap.
CARACTERISTICAS: 3 tramos de losa de concreto de 6 mts. de claro cada uno y ancho de calzada de 8 mts.
EROGACIONES: 1959 a su terminación(Mayo 62) \$ 220,930.36

P U E N T E: "EL SALADO"
C A M I N O: EL REFUGIO-SAN MARCOS.
UBICACION: Km. -0+740 origen Km. 46+468 camino Guad.-Ameca.
CARACTERISTICAS: 7 tramos de losa con 4 nervaduras de concreto reforzado de 15 mts. de claro y 7 mts. de ancho de calzada. La sub-estructura de 8 caballetes de pilotes y cabezal de concreto reforzado. Esviajado 27% derecha.
EROGACIONES: De 1959 a su terminación(mayo 62) \$ 692,493.62

A la hoja # 3...

- 3 -

P U E R T O: "EL ZAPOTE"
 C A M I N O: EL REPUBLICANO-SAN MARCOS.
 UBICACION: Km. 19+824.8 con origen en km. 46+468 Quad. Ameca.
 CARACTERISTICAS: 1 tramo de losa con 4 nervaduras de 13 mts. de claro (13.72 mts. long.), 7 mts. ancho de calzada. Sub-estructura 2 estribos con ciabote y cuerpo de mampostería de Bra. y corona de concreto reforzado. Esviejaco 36° izquierda.
 EJECUCIONES: 1959 a su terminación (mayo 62) \$ 194,793.15

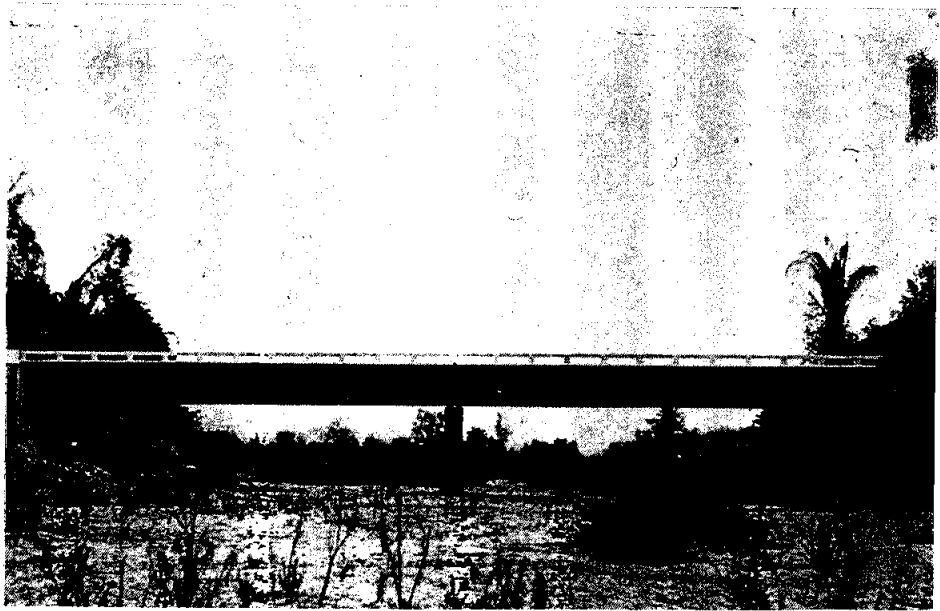
P U E R T O: "EL COLONIAL"
 C A M I N O: EL REPUBLICANO-SAN MARCOS.
 UBICACION: Km. 27+957 origen gm. 46+468 camino Quad.-Ameca.
 CARACTERISTICAS: 3 tramos de losa con 4 nervaduras de concreto, de 9 mts. de claro losas laterales y 14 mts. de claro (centro), 7 mts. ancho de calzada, 4 caballetes con cabzal y pilotes de concreto. Esviejaco 26°34' derecha.
 EJECUCIONES: 1959 a su terminación (mayo 62) \$ 336,765.33

Quad., Jalisco, 18 junio de 1962.

EL SEPTI, DELA S.O.P.


 ING. SERRANO ORZCO Y ORZCO.

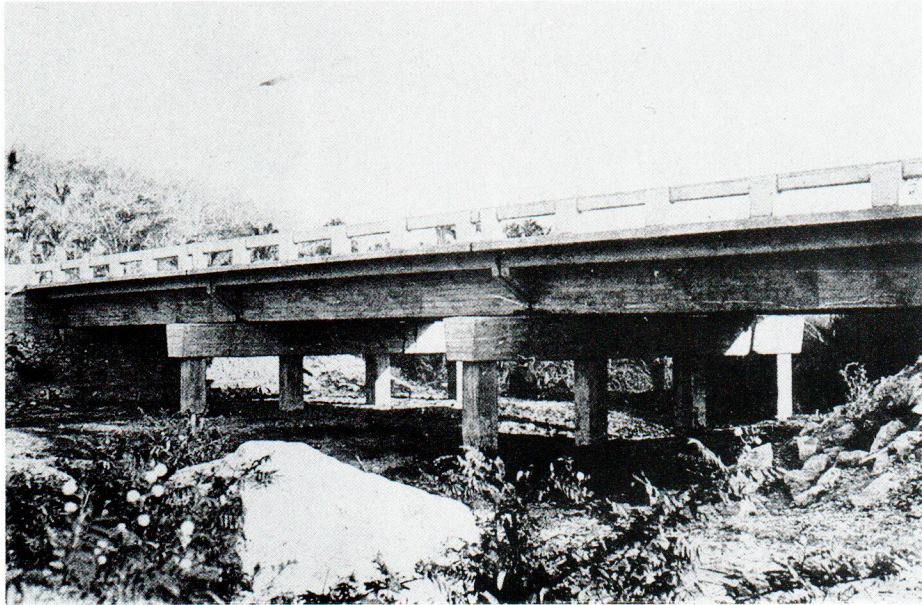
/ffa.



Camino Guadalajara-Barra de Navidad-Cihuatlán. Puente Arroyo Seco Principal.



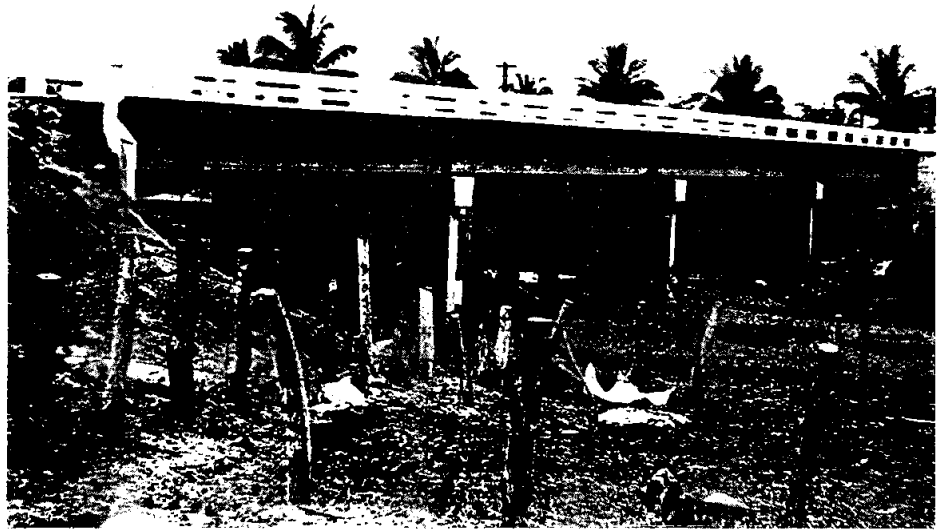
Camino Guadalajara-Barra de Navidad-Cihuatlán.
Puente Arroyo Seco Principal.



Camino Guadalajara-Barra de Navidad. Puente Jaluco Auxiliar.



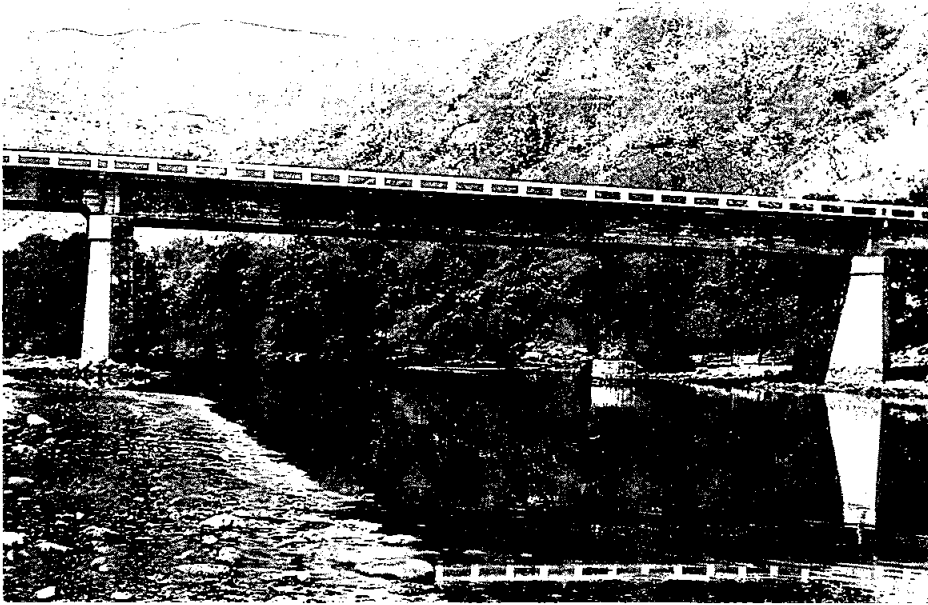
Camino Guadalajara-Barra de Navidad. Puente Jaluco Auxiliar.



Camino Manzanillo-Cihuatlán. Puente Santiago.



Camino Guadalajara-Salttillo. Puente Guadalupe.



Camino Guadalajara-Salttilo. Puente Guadalupe.



Camino Arandas-Manuel Doblado. Puente Guadalupe.

Con la mente llena de añoranza continuamos nuestra reseña en la geografía del Estado. Ahora, el Profr. Juan Gil Preciado lo gobierna. Se inicia el mejoramiento de la brecha a Mascota, población importante que alcanzó la categoría de "Cantón" en la división política anterior a los municipios; vecino de San Sebastián del Oeste, ex-décimo cantón rumbo a Vallarta, centro minero durante la Colonia, tal era su importancia y producción, tanta que llegó a tener casa de moneda; lamentablemente, se agotaron los recursos no renovables y la Casa de Moneda actualmente está funcionando como hotel para los pocos viajeros que ahí llegan, ya que la tan anhelada carretera a Vallarta ha sido una quimera para los jaliscienses y principalmente para los lugareños de Mascota y San Sebastián del Oeste.

En cuanto a Mascota, con un valle amplio y fértil, sus moradores sufren las inclemencias del transporte y el alto costo de los fletes en los insumos y productos, sólo atenuado por mejores condiciones que le dé su vecino Talpa de Allende; en una topografía más agreste acuden romerías de peregrinos en largas caminatas, ya sea para cumplir una promesa o solicitar la ayuda de la Virgen de Talpa en su santuario.

En la ruta a Mascota se construye un puente sobre el río Ayutla formado por dovelas -elementos de concreto prefabricado- que en forma de silletas unidas entre sí dan origen a las trabes, técnica muy especial y difícil de dominar; se recurría al Ing. Félix Vinatier, especialista, en busca de asesoramiento. Lo complicado obligó a suspender su uso. Se crea un Comité de Comunicaciones Vecinales del Estado, órgano promotor que organiza a los vecinos y los compromete con sus aportaciones en un programa tripartito. Es importante ubicar las obras, según su costo en los programas bipartito y tripartito, con lo que aumenta la capacidad de ejecución.

Se inicia el Gobierno del C. Lic. Francisco Medina Ascencio, alteño de pura cepa, de Arandas, respetado y estimado en su región, a quien unía una estrecha amistad con el C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz, Presidente de México; su entusiasmo lo llevó a continuar la obra emprendida por sus antecesores. En cuanto a sus obras, se inician, el camino La Barca - Atotonilco, ramal a estación de Microondas del Cerro de Tequila, camino Zapopan a Tesislán, camino El Capulín - El Salto, camino Lagos de Moreno - Unión de San Antonio, que es el primer camino iniciado en la República, bajo el programa tripartito; también es notoria la actuación de los vecinos, en una zona agropecuaria tecnificada, participando en la construcción de las terracerías con tractores y escrepas agrícolas, formando terraplenes -técnica que se puso en boga en la comarca-, utilizándose en otros caminos, en donde los materiales y el proyecto lo permitían.

Algunos de estos caminos se construyeron hasta la etapa de revestimiento; en otros, la superficie de rodamiento se protegió con un empedrado de 15 a 20 cms. de espesor, acuíado con rajuela y rellenado con material fino o recibe de tipo arenoso, abovedado entre guías formadas con piedras de tamaños mayores. El tratamiento daba ocupación a gente de la localidad, ya sea pepenando la piedra o explotando los bancos, o bien fracturándola por marreo para reducir los tamaños y dejar caras más o menos lisas.

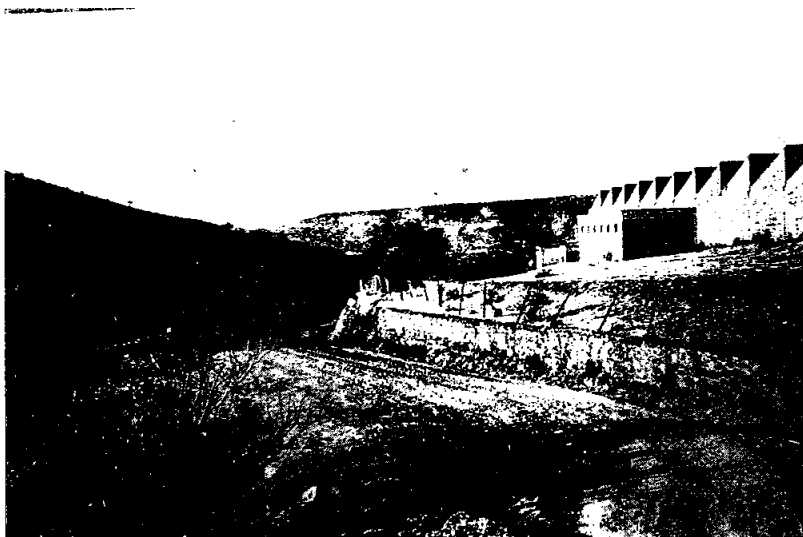
Caminos de este tipo, como el ramal a Betania, camino Tepatitlán - Piedra - Herrada, Francisco Javier Mina - La Cuesta de Atotonilco, en longitud de 3.0 a 25.0 kms., tienen como ventaja la baja conservación de la superficie de rodamiento, donde llega a durar varios años sin requerir trabajo alguno.



Contratista, Gobierno del Estado,
Camino Atotonilco-San Ignacio,
tramo Cuesta de Atotonilco, Km.
0+500 atrás, tramo empedrado.



Km. 0+650 atrás, tramo empedrado.



Km. 0+850, termina empedrado,
comienza terracería.

En cuanto a las troncales regionales, revestidas en su primera etapa, mencionamos algunas como Atotonilco - San Miguel el Alto de 57.8 kms., Arandas - Manuel Doblado de 47.1 kms., Ocotlán - Tototlán de 25.7 kms., entre otros. Ingresó el Ing. Alfredo Villa Herrejón como Representante de la S.O.P. sustituyendo al Ing. Orozco y Orozco, que pasa a ser Jefe de la Zona de la D.G.C.C. Dentro del programa tripartito, se inicia por el Gobierno del Estado, con equipos propios, la apertura de una plantilla a todo lo largo del Anillo Periférico de Guadalajara, esfuerzo que trata de garantizar, delimitar y contener el crecimiento de una ciudad carente de un plano regulador de ordenamiento urbano. La intención fue muy buena, mas se tropezó con tramos parcialmente poblados en la zona oriente del área conurbada; en el norte se alojó al borde de la Barranca de Oblatos, por cuyo fondo corre el Río Grande o de Santiago, ahora convertido tristemente en conductor de aguas muy contaminadas. El derecho de vía del Anillo Periférico es de 80.0 mts. en la zona rural y de 40.0 mts. en el área con asentamientos; de los 65.0 kms. de longitud, 36.5 kms. están construidos hasta pavimento con sección "A". Es obligado decir que se proyectó con criterio caminero neto, pero faltó conjugar el urbanístico para una mejor adecuación al medio; lamentablemente, los recursos fueron insuficientes para dotarlo de pasos a desnivel en sus cruces con las carreteras Chapala (inicio), Morelia, Nogales, Tesistán - Saltillo y dos cruces ferrocarrileros a Manzanillo y Nogales. Por medio de semáforos se resuelve deficientemente, ya que los volúmenes de tránsito sobrepasan los 5,000 vehículos diarios. Se concluye la carretera Guadalajara - Barra de Navidad, en su último tramo del cruce de Santa María - El Corcovado, después de 33 años.

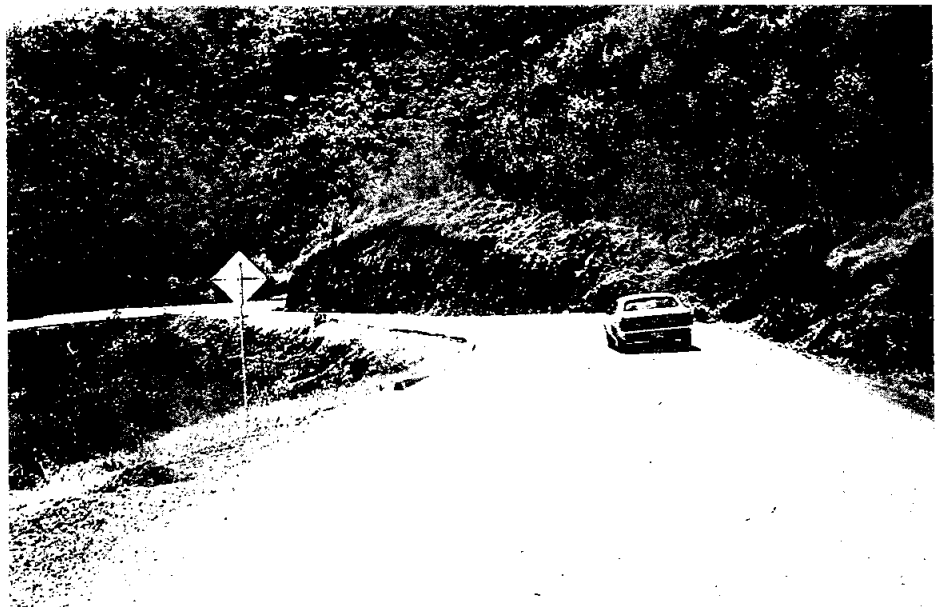
Al lograrse la negociación de financiamiento con el Banco Interamericano de Desarrollo, se realizan pavimentaciones de los caminos Zapopan - Tesistán, El Refugio - San Marcos, Teocaltiche - Jaralillo, La Barca - Atotonilco, Sayula - Venustiano Carranza, Arandas - Manuel Doblado y Crucero de Santa María - San Martín Hidalgo, quedando abiertas las negociaciones para la siguiente administración gubernamental con el C. Lic. Alberto Orozco Romero, quien como Gobernador, inmediatamente inicia un programa tripartito muy ambicioso.



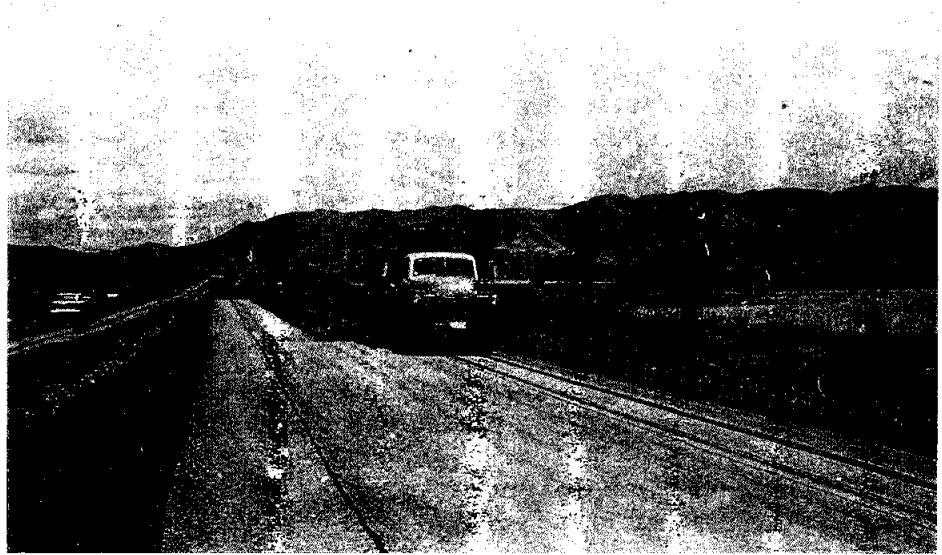
Camino Sayula-Venustiano Carranza, tramo Apango-Venustiano Carranza. Contratista, Construcciones Desmontes y Promociones, S.A., Km. 1+900 tramo pavimentado.



Km. 4+060 adelante, tramo pavimentado.



Km. 9+000 atrás, tramo pavimentado.



Camino El Refugio-San Marcos, tramo Etzatlán-San Marcos. Contratista Trébol
Cia. Constructora, S.A., Km. 49+100 adelante, impregnando base.



Km. 51+200 adelante, nivelación base terminada.

Logra buenas promociones el Comité de Comunicaciones Vecinales del Estado, obras en la periferia de Guadalajara, como son, Periférico Guadalajara - San Isidro Mazatepec y ramal a la Ex-Hacienda del Castillo, ambas ubicadas estratégicamente en zonas que propician la creación de corredores industriales, principalmente la segunda, colindante con el corredor Ocotlán, ya en operación. Se pavimentan los caminos San Miguel el Alto - San Julián, Límite de los Estados de Jalisco y Guanajuato, San José Casas Caídas - El Tarengo, entre varios.

Los programas bipartito, normal y extraordinario trabajan eficientemente con obras de pavimentación en los caminos Tuxcuaca - Mazamitla, Atenquique - Ciudad Guzmán, Yahualica - Teocaltiche y los ramales a Mexxicacán, Nochistlán y Apulco, además de los libramientos en El Salto y Acatlán de Juárez, obras todas del programa bipartito ordinario.

Con el crédito externo se trabaja en Jalostitlán - Teocaltiche; puentes en el camino Ciudad Guzmán - El Grullo y su pavimentación. Hay cambios en la Representación: el C. Ing. J. Jesús Gaytán López sustituye al C. Ing. Alfredo Villa Herrejón, quien permaneció ocho años en el cargo.

La zona norte, con diez municipios, cuenta solamente con unos caminos y brechas transitables; los municipios y sus moradores atraviezan por situaciones muy precarias de sanidad, educación, cultura y economía.

Aquí se asientan los Huicholes, grupo étnico orgulloso y altivo que, alejado en sus comunidades, conserva su lenguaje, costumbres, tradiciones y su gobierno particular; aunque es explotado, se mantiene firme: sale de su región para adquirir algún bien necesario o alimento, pero no pide limosna como otras etnias.

Cañones y sierras con pequeñas mesetas y escasos valles de tierras magras forman su morada; aunque hay extensos bosques y minerales de oro y plata, otros son quienes los ganan, no los Huicholes.

Indicando como notables a Bolaños y San Martín Bolaños, siendo centros mineros, el primero floreció en la Colonia y, aunque están activos los dos, su producción ha disminuido considerablemente; ellos propiciaron la construcción de brechas que, pasando por Villa Guerrero y Totatiche, entroncan cerca de Colotlán con la carretera a Zacatecas.

Año con año, maquinaria de compañías mineras y de la Junta Local de Caminos de Jalisco hacen esfuerzos por corregir y mejorar la comunicación en una topografía abrupta, muy escarpada; algún día les tocará integrarse plenamente a los demás.

Fue valiosa la intervención del Instituto Nacional Indigenista en la comunicación de la zona huichol, ya que se construyeron aereopistas de terracerías revestidas, empleando el recurso humano local y transportando con grandes dificultades el equipo. Obras típicas de este tipo de organización fueron Mezquitic y San Andrés Coamiata.

Contratista, Instituto Nacional Indigenista, Aeropista de Mezquitic, Km. 0+900, trituradora para trabajos de revestimiento.



Km. 0+900, trituradora para material de revestimiento.

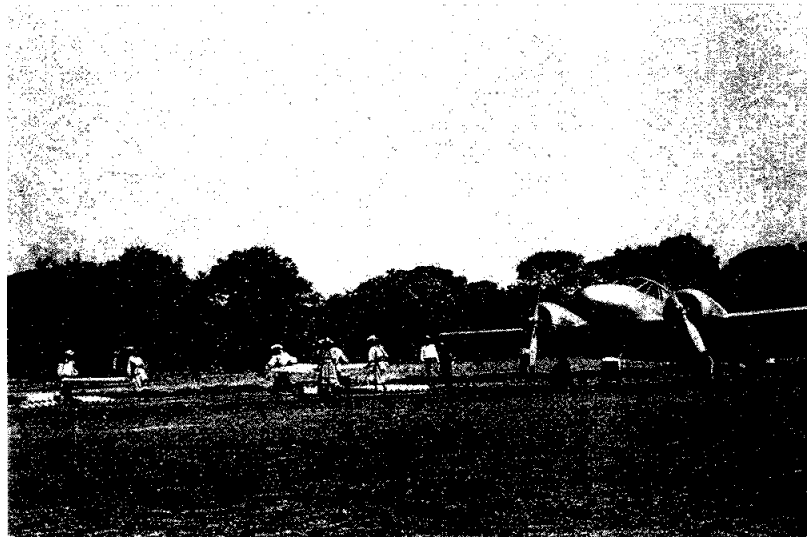


Km. 0+700, revistiendo superficie de rodamiento.





Aeropista de San Andrés-Coamiatla, contratista, Instituto Nacional Indigenista, Km. 1+200 derecha, vista pista en servicio al fondo para campamento.



Km. 1+200, terracería construida, campamento en construcción.



Km. 1+420, Aeropista en servicio.

Dentro del Programa de Crédito Externo, se construyó a la fase de terracerías revestidas, el camino Monte Escobedo, Zacatecas - Mezquitic, Jalisco, en donde el esfuerzo, ingenio y capacidad del C. Ing. Eduardo Díaz E., Jefe de Brigada, caminero localizador nato, pudo alojar el trazo dando las pendientes necesarias para la operación vehicular eficiente en un terreno donde la topografía fue su principal oponente. Esta etapa de gobierno puso a prueba la capacidad versátil, la adaptabilidad y la respuesta de calidad en las tareas que le fueron encomendadas; así, participó en programas diversos como construcción de aulas, bodegas Conasupo, canchas deportivas y, para nuestro desquite, lo que más nos gusta, un montón de caminos “para que no se nos olvide”.

La planeación, programación y ejecución de las obras, se canalizan en el seno de los Coplades y es en la Secretaría de Programación y Presupuesto, a través de sus delegaciones estatales, donde se sancionan y autorizan; se da paso hacia la desconcentración de la administración pública federal; aparecen vocablos nuevos, no escuchados con anterioridad. El Convenio Único de Coordinación (C.U.C.) primero, y de Desarrollo (C.U.D.), fijan las políticas globales de la planeación; de todo esto llegamos a ratificar y a apreciar más el espíritu de la Ley de Cooperación que creó a las Juntas Locales de Caminos, organismo que nació desconcentrado, que tiende a la eficiencia, buscando la excelencia. ¡Ojalá le dieran más apoyo para hacerlo más productivo! En bien del Estado y de México, ¡nunca lo restrinjan!

Se inicia un nuevo sexenio de Gobierno Estatal, hay cambio en los mandos del ejecutivo, el C. Lic. Flavio Romero de Velasco, queriendo tener mejor control en las dependencias estatales, el día 10. de marzo de 1977, nombra equivocadamente al C. Ing. Carlos de la Torre Valencia, como Representante de la S.A.H.O.P., ante la Junta Local de Caminos de Jalisco y comisiona a su Jefe del Departamento de Obras Públicas, C. Ing. Martín Navarrete. Acompañado de los medios de difusión, le da posesión de su cargo ante el asombro y extrañeza del C. Ing. Miguel Ángel García Fernández, quien dos meses antes había sustituido al C. Ing. Jesús Gaytán López, en el cargo de Representante; embarazosa equivocación, por la personalidad y valía de los actores; se cruzaron llamadas telefónicas con las altas autoridades de la Secretaría, tratando de aclarar y enmendar la equivocación. Favorablemente, las aguas se tranquilizaron; a nuestro Ing. Miguel Ángel, como se le llamaba, le volvió la sangre al cuerpo, siguió tratando de ser jalisciense a pesar de hablar y ser de la H. hermana “República de Yucatán”; al Ing. Carlos de la Torre Valencia se le ubicó como Presidente de la Junta Local de Caminos, por delegación que de acuerdo a la ley le corresponde al Sr. Gobernador del Estado. Afortunadamente, la habilidad del Ing. Miguel Ángel García Fernández, el poco interés del Ing. Carlos de la Torre por inmiscuirse en un organismo embalado, de trabajar muy eficiente, optó por mantenerse al margen. No obstante, en julio del mismo año, se nombra al Ing. Manuel Toscano Hernández Secretario de la Junta Local de Caminos, puesto que permaneció acéfalo desde la renuncia al mismo del Ing. Francisco Camberos Vizcaíno, que lo ocupó desde la creación de la Junta hasta su retiro (1933 - 1960).

Por ningún motivo se perdió la identificación y apoyo del Sr. Gobernador hacia la Junta y los programas camineros; al contrario, para ella se apoyó moral y presupuestalmente, para construir dentro del terreno de la Junta (Ex-Hacienda del Rosario) un edificio de corte moderno, muy funcional, que contrasta con el antiguo, cuyo estilo arquitectónico pertenece a lo construido a principios del siglo XX.

Los programas ahora llamados Estatal y Vecinal, dentro del Convenio Único de Desarrollo, se desempeñan con mayor fluidez; recordemos que los recursos tradicionales de la Ley de

Cooperación, tiene dos rubros: Gastos de la Junta y Construcción, Reconstrucción y Conservación de la Red Estatal de carreteras estatales: la primera sirve para cubrir servicios personales, pago de servicios, adquisiciones inherentes a la administración; la segunda implica actividades específicas, según el trabajo requerido por la Red Estatal. El programa Vecinal le proporciona los fondos globalizados, como gastos de ingeniería para la supervisión y debido control de las obras en él contenidas. Ahora sí la actividad se distribuye en toda la geografía del Estado, dividido en 10 regiones; se trabaja en 41 obras de construcción en ambos programas, diversificando el tipo de obras, como puentes, vialidades urbanas y libramientos, aeropistas, inicio y conclusión de caminos de todos tamaños en el sur, el centro, la costa, el norte, obras que son testigos de la actividad caminera, que valió el agradecimiento y estimación del pueblo beneficiado, así como de organizaciones, tales como la Asociación Mexicana de Caminos, que distinguió al Gobernador como caminero ejemplar, impulsor del progreso de Jalisco.

Relación de los Representantes y Tesoreros de la SCOP, la SOP y la SAHOP ante la Junta Local de Caminos.

| FECHA | REPRESENTANTE | TESORERO |
|------------|------------------------------|-----------------------|
| 09-II-33 | Ing. Vicente Cortés Herrera | Ignacio Camacho |
| 30-VII-34 | Ing. Carlos Bazán | Idem |
| 09-I-35 | Ing. Jorge F. Gálvez | Juan D. Soltero |
| 04-VII-35 | Ing. Luis Urbina | Idem |
| 12-VII-35 | Ing. Rafael G. Quintero | Idem |
| 29-X-36 | Ing. Leónides Villafuerte | Idem |
| 24-VII-37 | Ing. Juan Rodríguez Flores | José García Lara |
| 06-VI-39 | Ing. Armando J. Salinas | Idem |
| 07-I-41 | Ing. Alfonso Díaz de Sandi | Idem |
| 21-V-42 | Ing. Juan Bravo | Idem |
| 15-VIII-42 | Ing. Miguel Díaz Morlet | Idem |
| 26-X-42 | Ing. Jesús Malo del Castillo | Idem |
| 18-XII-53 | Ing. Luis Herrera Marmolejo | Idem |
| 28-X-54 | Ing. Ernesto Orozco y Orozco | Idem |
| 22-IV-63 | Ing. Alfredo Villa Herrejón | Angelina García Ureña |
| | Idem | Gorgonio Michel C. |
| 22-VI-71 | Ing. Jesús Gaytán López | Idem |
| 24-I-76 | Ing. Miguel Ángel García F. | Idem |

Detalles y Sucesos Típicos.

Igual que al C. Lic. Flavio Romero, que cierra este periodo narrativo histórico de la Junta Local de Caminos, no olvidando al C. Lic. Sebastián Allende, su iniciador, y a los que al transcurso de sus 47 años de vida caminera han proporcionado bienestar y progreso al pueblo de Jalisco, vaya nuestro agradecimiento y respeto de quienes, como ustedes, orgullosamente somos camineros.

Personaje típico y simpático fue el Sr. Rafael Vázquez, Técnico, mejor conocido por "Tinoco", ex ferrocarrilero, cuyos conocimientos, habilidades afines a caminos, lo llevó a trabajar en la recién

creada Junta Local; su afición por la bebida y su costumbre de pedir prestado, así como sus frecuentes ausencias, provocaban continuas reprensiones y castigos. El Ing. Vicente Cortés Herrera, cansado de tanta falta, lo suspende definitivamente; entonces por la tarde Tinoco va, recoge sus pertenencias, en un cartón las guarda y pide hablar con el Representante y pacientemente hace antesala. Una vez en su presencia, le dice: “cumpló las órdenes que atinadamente tuvo a bien ordenar, vengo a darle las gracias por sus atenciones, le comunico que me pagaron los días trabajados, he cubierto los adeudos que tenía y con el poco dinero que me sobra, me alcanza para dos o tres días, según lo que depare el destino de las tierras desconocidas a donde me dirijo”. Todo dentro de una formalidad que provocó que el Ing. Cortés Herrera ya no pudiese aguantar la risa, y violentamente le dice: “¡Déjese de cosas y váyase a trabajar!” Cuando pedía prestado, siempre agradecía diciendo: “Dios te lo pague”, a lo que le contestaban: “primero tú recibes el dinero”.

En los años 60, Don Salvador Ceballos, Almacenista de la Junta ya retirado, perturbado de sus facultades mentales, fue internado en un sanatorio psiquiátrico y la Junta pagaba su estadía; una vez que el Sr. Gorgonio Michel fue a pagar la quincena y a visitar a Ceballos, tuvo tan mala suerte que no se dio cuenta de que habían cerrado las puertas, quedándose adentro; al querer salir, no lo dejaron, confundiéndolo con un paciente, y en su defensa decía: “yo soy Tesorero de la Junta Local de Caminos”. - “Sí, sí, aquí hay también Presidentes, Embajadores, Reyes, etc.” Buen rato sufrió el Sr. Michel para que le fuesen abiertas las puertas.

Había un ayudante de petrolizadora, de apellido Hernández, mejor conocido como “el Chompas”, flaco, escuálido, siempre manchado de asfalto; en una ocasión, en Tlaquepaque, se topó con un militar de rango, quien, al calor de las copas, insultó a nuestro personaje y éste, sin darse cuenta, lo desarmó y corrió asustado al campamento. Al día siguiente, muy temprano, llega un vehículo con soldados, preguntando; hallan al “Chompas” y sin mayor explicación se lo llevan ante el Comandante de la Zona Militar, quien, al verlo, sin dar crédito a sus ojos, exclama: “Tú, paria, escuálido, fuiste capaz de desarmar a un Teniente, provocándole la peor afrenta y deshonor de la milicia: deberías haberlo matado, lárgate y no vuelvas, porque de lo contrario yo te mato”. El “Chompas” no salía de su asombro y asustado sólo decía: “Yo qué, jefe, yo qué jefe, yo no hice nada, tarugo él que la soltó”, estando presente en un rincón el Teniente, cabizbajo, siguiendo todo el desarrollo.

En la Brigada de Sayula, había un cadenero apodado “El Chucho”. La Brigada fue requerida en Teocaltiche, situación que no le agradó al “Chucho”, quien quiso renunciar. Por confianza y amistad, el Ing. Ruvalcaba -en ese entonces Jefe de la Oficina Técnica- le dijo: “Chucho, pendejo, para que no sufras ponte a estudiar”. Lo hizo combinando la peluquería y la Secundaria Nocturna, Prepa y después la Facultad de Ingeniería. Pasó el tiempo y un día lo encuentra el Ing. con libros y le pregunta que qué hacía con ellos; orgullosamente respondió: “Para qué me dijo ‘pendejo, estudia’, estoy en 3o. de Ingeniería”. Pasó el tiempo, lo volvió a encontrar años después y le dijo:

- “Chucho, ¿cuándo te gradúas?”
- “No ingeniero, ya me recibí, soy ingeniero”. Entonces el Ing. exclamó:
- “Chucho, pendejo, por mi culpa eres ingeniero y no me invitaste”, a lo que responde con alegría:
- “Usted de todas maneras me pendejea”.

Recordamos a Jesús Delgado, mejor conocido como “El Capi”. Era Inspector de construcción,

pero descuidado en su persona; utilizaba una motocicleta vieja, sucia y destartada como su dueño. Le gustaba observar lo que había cerca del camino, su entorno, y con esa idea se acercó a un tiradero de basura, próximo al libramiento de Zapopan, tal vez buscaba alguna llanta vieja para su moto, y entretenido veía a los pepenadores, que hacían su lucha separando lo aprovechable, cuando de repente, sin darse cuenta, se le arrima alguien y le dice: “cuidado, no juntes nada, tú no perteneces al Sindicato (de pepenadores), retírate, no estorbes”. Confundido y regañado se retiró al camino, donde estaba su elemento y podía gritar y ser escuchado.

Don Miguel Ochoa López, contratista de caminos, construyó mucho. Al principio desconocía la técnica caminera, había sido agricultor en La Barca; ante la insistencia de su ingeniero, de contar para compactaciones con un rodillo pata de cabra que le exigía la supervisión, daba largas al asunto, hasta que un día satisfizo tal urgencia y orgullosamente dice: “venga, ya tengo su encargo, que tanta lata da” y le mostró un “hatajo de chivas” que tenía en un corral, por reclamo del ingeniero, que le dijo: “yo le pedí un rodillo para compactar” y riéndose burlescamente, Dn. Miguel dijo: “consígase un chivo y que desfilen, da lo mismo y si no ponga un puesto de birria”.

Justo es recordar a los camineros muertos en el cumplimiento del deber, como fue José Aguilar Ramírez “El Chapa”, trabajador polifacético (mil usos como se dice ahora), encargado de señalamiento de Sayula, operador de caldera en la fosa de asfalto, albañil, carpintero, pintarrayero y operador de rodillo vibratorio, última actividad que realizaba en la conservación del camino Acatlán de Juárez - Ciudad Guzmán; una vez, al trasladarse empujando su rodillo, no se percató de la presencia de un camión, que lo atropelló, destrozándole la femoral, desangrándose rápidamente, por lo que falleció a pesar de los esfuerzos por salvarlo. De la misma Residencia, “Chilo”, chofer de camión, sufrió una volcadura, muriendo al quedar prensado por la caja del camión. Lamentablemente, la única prestación adicional a las de la Ley, era el Sistema de Seguro S.O.P., que en ese entonces alcanzaba la cifra de \$26,500.00 pesos; por falta de preparación, las viudas no supieron administrar y acabaron con el último ingreso que, en muerte, dejó el trabajador y jefe de familia.

Contribución de la Junta en Áreas Urbanas. Aspectos Típicos, Campamentos, Actividades.

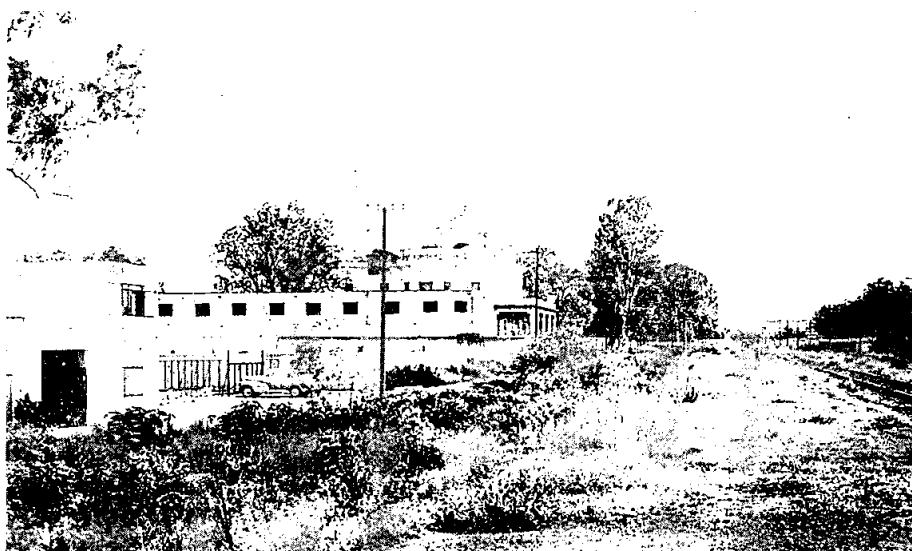
Considerando que el diseño del drenaje superficial es fácil y eficiente en caminos, no sucede así cuando éste se confina lateralmente con las banquetas en tramos urbanos, con cruces y entronques, de calles, con pendientes longitudinales y transversales propias.

Guadalajara cuenta con arterias importantes, que se diseñaron como caminos, tal es el caso de Av. Américas (Guadalajara - Zapopan - I), Av. Ávila Camacho (Guadalajara - Zapopan - II), Av. Colón, en su tramo Lomas de Polanco - Periférico (Guadalajara - Santa María Tequepexpan), Av. González Gallo (Guadalajara - Chapala), Av. del Ejército - Boulevard a Tlaquepaque (Guadalajara - Tlaquepaque), Calzada Lázaro Cárdenas (Libramiento Sur de Guadalajara), Av. López Mateos Sur (Carretera a Morelia), Av. Vallarta (Carretera a Nogales), Prolongación Av. Alcalde (Guadalajara - Saltillo).

Se infiere que fue necesario ir sobre la marcha, haciendo adecuaciones para su funcionamiento. Por falta de libramientos, se pavimentaban las calles de paso de algunas poblaciones, tal es el caso de Acatlán de Juárez, Tepatitlán, Arandas, Autlán y Zapotlanejo; posteriormente se

hicieron los libramientos respectivos. El Convento del Carmen, ubicado en el centro de la Ciudad, inmueble construido exprofeso por la Orden de los Carmelitas, fue durante la Revolución utilizado como cuartel, desmantelando lo valioso de arte y decorados que contenía; posteriormente, albergó a oficinas y talleres de la División Guadalajara de la D.N.C. y a la recién iniciada Junta Local de Caminos.

Con la apertura de la Av. Juárez, fue cercenado su frente, distorsionando su arquitectura; las autoridades estatales y federales acordaron en 1963 retirar del edificio a las dos dependencias y así la Junta Local de caminos acondicionó el viejo edificio de la Ex-Hacienda del Rosario, en la Colonia Ferrocarril, lugar propio, cedido a la Secretaría de Obras Públicas, que fue obtenido por embargo, en un litigio judicial, equivalente aproximado a \$200,000.00 pesos, adjudicándosele posteriormente.



Viejo edificio de la Ex-Hacienda El Rosario en la colonia Ferrocarril.

En lo foráneo, la Residencia de Autlán, amplia casa con zaguán y corredores frescos, con sabor a pueblo, fue adquirida para Residencia de una gran obra caminera: Guadalajara - Barra de Navidad. En Sayula, Teocaltiche, San Ignacio, Cerro Gordo y San Miguel el Alto, se adquirieron terrenos y, bajo un proyecto tipo moderno, funcional, se dotó a estas Residencias para oficinas y campamentos. En Ahualulco y Totatiche, se recurre al alquiler de casas.

Es importante destacar la actuación deportiva del caminero. Así, en Sayula, el Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez, en el año de 1965, patrocina e impulsa el foot ball; años después se forma el primer equipo de trabajadores camineros, que, compitiendo localmente, resulta campeón, y así empieza una serie de triunfos, cuyos trofeos de campeones invaden la Residencia, fue la base del equipo triunfador que por Jalisco ha competido en los Juegos Nacionales Deportivos Camineros, resultando varias veces campeón de la década de los años 70. En los Altos de Jalisco son beisbolistas apasionados, la Residencia de San Miguel el Alto no podía sustraerse al deporte, el Ing. Carlos López Salcedo, su Residente, los impulsó, llegando a formar como en Sayula un equipo de campeones, que

llenó de trofeos la Residencia y también las oficinas de la Representación; a nivel nacional no tuvo igual éxito, ya que el Norte, el Golfo y el Sureste son terruños de buenos beisbolistas. En el sector femenino, el volibol se practicó sin pena ni gloria; en lo artístico-musical, se llegó a tener dos grupos musicales que amenizaban las fiestas y reuniones.

La celebración del día del caminero, en un principio, se hacía conjuntamente con el personal de Conservación Federal, iniciando el día con una misa, donde acudían los trabajadores con su familia; después había competencias deportivas, disputándose algún trofeo y se concluía con un baile que terminaba con discusiones y fuertes altercados, lo cual hizo que cada quien se festejara por separado. Comenta el Ing. Ruvalcaba que, por haber tenido la responsabilidad total de los festejos de la Junta, puede decir que siempre fueron lucidos y ordenados, superando cada festejo al anterior; llamaba la atención cómo se conjugaban armoniosamente peones, sobrestantes, topógrafos, oficinistas, ingenieros, contratistas, proveedores, autoridades e invitados con sus familias, de diversos niveles económicos, pero todos llenos de una misma alegría: sentíanse camineros. Posteriormente, las Residencias organizaban su propio festejo del caminero, en fechas diferidas al 17 de octubre, por lo que acompañándolos casi durante un mes, cada fin de semana tuvimos festejos. Independientemente a esta celebración, había otras durante el año. Las instalaciones se prestaban con patios sombreados o lugares cubiertos, como la bodega habilitada, que ostentosamente se bautizó como "Salón de los Candiles"; cabe señalar que contábamos con corrales y puercos, que sacrificaba Jesús Martínez, el Tomador de Tiempo de Aqualulco; la birria y la carne adobada la preparaba Don Tacho, viejo empleado procedente de la Junta de Zacatecas; en las botanas participaba Diego, bodeguero, Fortino, su ayudante, y los Juanes del Taller de señalamiento; también, fueron muy valiosas las participaciones de Guadalupe Magdaleno y Rafael Madrigal. Se amenizaba con un grupo de Francisco Valerio "El Jarocho", alegre y dicharachero, acomodando en sátira versos alusivos a algunos de los compañeros; tener a este equipo tan participativo, llevó al Ing. Miguel Ángel García Fernández a proponer y aceptar, con el apoyo de la D.G.C.C., la 2a. Reunión de Representantes en Guadalajara para febrero de 1980. Para tal efecto, se contrató al Hotel Lafayette, recién inaugurado dentro de una zona muy agradable de la Ciudad; lamentablemente, no tenía salones de eventos con capacidad suficiente, para acomodar a los participantes, a sus esposas, a funcionarios e invitados especiales, por lo que tuvieron que trabajar a marchas forzadas en el acondicionamiento del Pent House, que sí dio cabida a todos los asistentes, logrando terminar, ya aseado y amueblado, minutos antes del inicio de la inauguración del evento.

Esta Segunda Reunión sirvió para fortalecer y estrechar más la identificación de los Representantes, Jefes de Zona, Jefes de Oficinas y Jefes de Departamentos con el Ing. Sergio López Mendoza, nuestro Director General y, a través de él, con el Sr. Subsecretario, Ing. Rodolfo Félix Valdés. La participación e identificación de las señoras esposas hizo cálida y afectiva nuestra amistad. Las opiniones vertidas por cada uno de nosotros en su respectiva Junta, en los aspectos técnicos, administrativos, de conocimiento y uso del Manual Operativo del Convenio Único de Desarrollo; las relaciones con el Gobierno del Estado, Coplades, S.P.P., Centro S.A.H.O.P., Sindicato, etc., todo esto nos permitió evaluar nuestra actuación en esa responsabilidad, gracias a las críticas y recomendaciones hechas por la Dirección y sus Departamentos; asimismo, el escuchar los informes de las otras Juntas, fue una experiencia que rectifica o ratifica lo hecho por nosotros.

Se llevó a cabo también una ceremonia en la cual se reconoció a algunos insignes camineros, como el Ing. de Alba Salinas, que recibió un diploma por sus 42 años de servicios.



LA SECRETARIA DE
ASENTAMIENTOS HUMANOS
Y OBRAS PUBLICAS
y las JUNTAS LOCALES DE CAMINOS

otorgan el presente

DIPLOMA AL MERITO CAMINERO

al Sr. Ingeniero

Salvador de Alba Salinas

por la labor desempeñada durante 42 AÑOS de
servicios, 30 de ellos como Representante de la Secretaria
ante diversas Juntas Locales de Caminos.

Guadalajara, Jalisco, Febrero de 1988.

*Ingeniero Pedro Ramirez Pazquez
Secretario*

*Ingeniero Rodolfo Felice Vallés
Subsecretario de Obras Públicas*

*Ingeniero Sergio A. Lopez Mendez
Director General de Caminos y Cooperación*



El Arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, Secretario de la SAHOP, entrega el diploma al Ing. de Alba Salinas.

Creo que esta reunión tuvo una mejor respuesta a la de Jurica; tal vez la amistad propició actitudes más francas, más abiertas, el trato personal fue de amigos más que de subordinados. Esto no se había dado anteriormente en nuestra Dirección.

Fue interesante la asistencia de Residentes y Auxiliares en calidad de oyentes de la Junta de Jalisco; conocieron en persona y no de oídas o en oficios a la gente de la Dirección, a los Representantes de otras Juntas.

Con tristeza nos despedíamos, llevándonos una motivación y deseo de poner en práctica todo lo bueno, lo nuevo, para transmitirlo a nuestros colaboradores, que nos ayudan a cumplir nuestra responsabilidad; gracias por invitarnos y pertenecer a este gremio selecto de junteros camineros.



Palabras finales del Ing. López Mendoza en la Ceremonia de Clausura de la Segunda Reunión.



Ceremonia de Clausura de la Segunda Reunión.

Departamento de Cooperación. Dirección General.

Las Juntas fueron desde su origen órganos dinámicos, creativos, con la participación de ingenieros locales y foráneos que, al llegar, adquirían experiencia y actuaban con mayor ardor, muchas veces mejor que los ahí nacidos, supliendo las carencias y limitaciones, con ingenio y entusiasmo, se proyectaron a otras latitudes de Jalisco.

Podemos citar al Sr. Ing. Vicente Cortés Herrera, nuestro primer Representante, que posteriormente fue nombrado titular del Departamento de Cooperación, consecutivamente Subsecretario y precedentemente, prominente funcionario de Petróleos Mexicanos.

Al Ing. Jesús Malo del Castillo, la Representación de Jalisco lo proyectó hacia la Jefatura del Departamento. Otro caso típico fue el del Ing. Merino, que fue auxiliar de la Residencia de Autlán y de ahí salió hasta alcanzar en Petróleos Mexicanos la Superintendencia de Poza Rica.

Respecto a la Dirección General de Carreteras en Cooperación, recordamos con respeto y admiración al Ing. Mariano García Sela, gran caminero y toda una institución en la Secretaría; recordamos alguna vez haberlo visto caminar por el pasillo rumbo a su oficina, llevando del brazo, de cada lado, a dos señores Gobernadores: así se las gastaba el Ingeniero.

Al Ing. Rafael González Cisneros, que temporalmente estuvo al frente; tal vez su estilo no se adaptaba al propio de las Juntas y hubo un desconcierto, caso contrario al del Ing. Santiago Martínez Ríos, que llegó ascendiendo dentro de la organización y conociendo por lo tanto lo que eran las Juntas, su problemática, sus limitaciones y, con un trato afable, logró identificarse con su personal, logrando un buen equipo de colaboradores, de donde surgieron varios jefes de Centro S.O.P.

Finalmente, corresponde a nuestro actual Director General, Ing. Sergio López Mendoza, conducir la Dirección; su perfil universitario, fuerte, serio, ordenado y metódico hizo que el Maestro Félix -como se le conoce-, lo haya llevado a colaborar con él en la Subsecretaría.

Ahí tuvo la oportunidad de conocer las Juntas y su problemática; aprendió la forma como el Maestro atendía y daba solución a los problemas; esto incrementó su acervo analítico y, una vez más, el Maestro Félix no se equivocó, al proponerlo como Director General del área más difícil, donde se fijan políticas de interés nacional, respetando y escuchando a cada uno de los Gobernadores de las Entidades.

De lo anterior, la necesidad de contar con la persona idónea, y con ella, un equipo total, integrado plenamente, gracias a las reuniones generales a que se citaba y a las que se asistía acompañado de las esposas, ya que se tenía la mística de hacer de la Dirección General y de las Juntas una gran familia.

Con esto quiero decir que, a pesar de haber perdido un buen número de buenos Representantes -como se dijo anteriormente- al haber ascendido a Jefes de Centro S.O.P., se supo atinadamente seleccionar los relevos, a quienes preparaban de antemano como Supervisores de Zona viejos camineros con amplia experiencia, por lo cual adquirieron mayor fogueo y estuvieron listos para otras responsabilidades, ya que todos ellos tenían estudios de posgrado.

Creo que la idea tuvo el éxito esperado y el grupo está integrado; con júbilo esperamos cumplir en cada Junta los 50 años de vida caminera sufrida, mas llena de alegría por los logros obtenidos, en nuestro caso, para el pueblo de Jalisco y, por ende, para México.

Agradecemos la colaboración del equipo de trabajo que llevó a cabo la presente semblanza de la historia de la JLC del estado de Jalisco, destacando entre ellos, la especial colaboración del Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez.

*Guadalajara, Jalisco, febrero de 1980.
Ing. Miguel Ángel García Fernández*

¹ Escrito fechado en febrero de 1980.

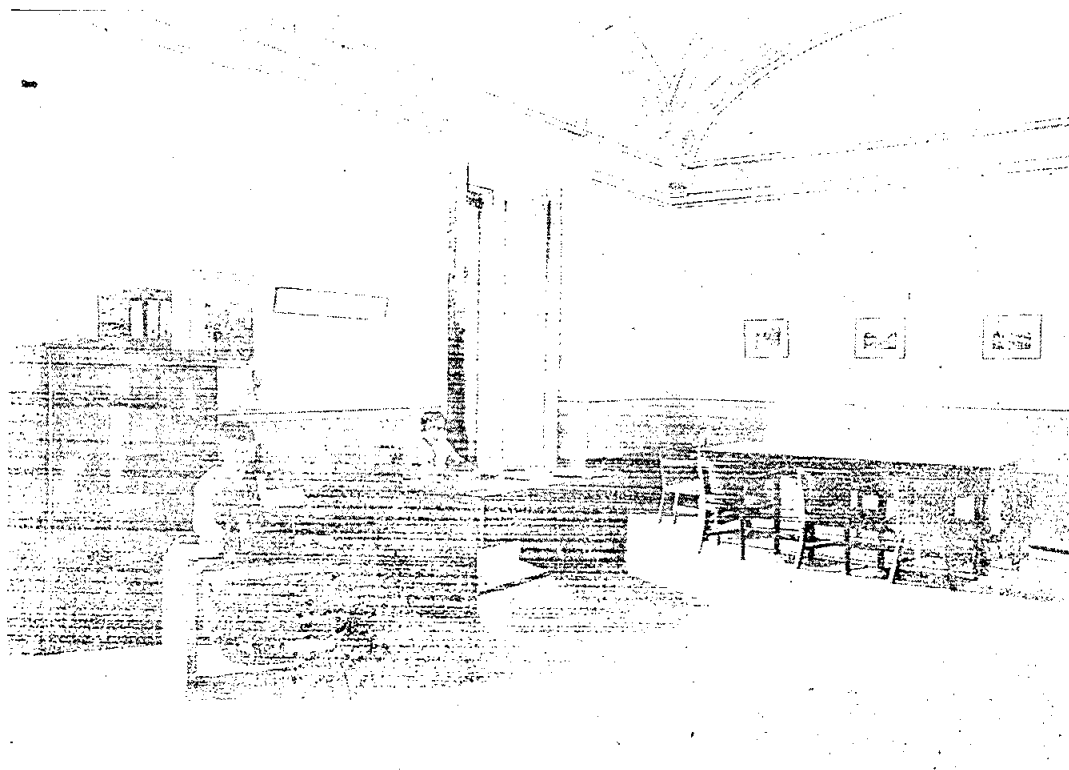
² Con respecto a esta anécdota V. infra apartado Zacatecas.



MICHOACÁN

1933

El 28 de febrero y con base en el Acuerdo Presidencial No. 1746 de fecha 22 de diciembre de 1932, el C. Gral. de División Miguel M. Acosta, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en uso de la facultad que le concedía la Base Séptima del citado Acuerdo, tuvo a bien dictar el Reglamento sobre Construcción de Caminos en Colaboración con los Estados, fungiendo en ese entonces el C. Ing. Leopoldo Farías Sada como Director General de Caminos. Con tal motivo y fungiendo como Gobernador Constitucional del Estado el C. Gral. Benigno Serrato, con fecha 7 de febrero de 1933, fue levantada en el salón de sesiones del Palacio de Gobierno el acta mediante la cual se constituyó la Junta Local de Caminos, habiendo intervenido los C.C. Ing. Vicente Cortés Herrera, Ernesto Ruíz Solís, Coronel Bolívar Sierra, Leopoldo Espinoza y Carlos Larrondo; como Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Tesorero General del Estado, Representante de la Cámara Nacional de Comercio y de las Empresas de Autotransportes respectivamente. El C. Gobernador del Estado, por sus múltiples ocupaciones, delegó sus facultades de Presidente de esta Junta, primero en el C. Coronel Bolívar Sierra y luego en los Secretarios de Gobierno, Lics. Victoriano Anguiano y Ernesto Urtusástegui.



Primera oficina de la JLC en el Palacio de Gobierno del Estado.

La zona sureste del Estado de Michoacán, rica en minerales y de gran potencialidad agrícola, hizo que el Gobierno Federal fijara en ella su atención para poderla poner en condiciones de una explotación intensa y estudiar sus diferentes problemas. Para llegar a este fin, el Gobierno Federal determinó construir una carretera que ligara la capital del Estado con la población de Huetamo, cabecera de aquel lejano distrito del mismo nombre, completamente incomunicado con el centro de la República y naturalmente sujeto, por las dificultades de la comunicación, a un estancamiento en el desarrollo de sus diferentes actividades. La Comisión Nacional de Caminos durante el año de 1932 inició los trabajos de construcción en el camino denominado Temazcal - Huetamo, obteniendo un avance en terracerías terminadas de 8.2 kms. El Gobernador del Estado destinó para la construcción del camino a Huetamo en el presupuesto, para el citado año de 1933, la cantidad de \$75,000.00 pesos, que entregó a la Tesorería de la Junta en 12 mensualidades iguales que, unidas a la asignación Federal, sumó un total de \$150,000.00 pesos. Como se dejó anotado, la Junta Local de Caminos prosiguió el ataque del camino a que nos estamos refiriendo, a partir del Km. 38.9, estación en que dejó la Comisión Nacional de Caminos los trabajos de construcción. Con fondos cooperativos se logró entrar al poblado de Tzitzío, situado a la altura del Km. 47, inaugurando estas terracerías los C.C. Generales Benigno Serrato, Gobernador del Estado y Lázaro Cárdenas, en ese entonces Presidente Constitucional de la República, el día 12 de diciembre del año 1933. Las ventajas que han obtenido la tenencia de Tzitzío así como los poblados pequeños que son circunvecinos son innumerables, ya que todos esos lugares se encontraban en completo estado de incomunicación, y ahora la facilidad para transportar rápidamente sus productos ha iniciado un nuevo periodo de vida desarrollando la región en sus diferentes actividades. Las cantidades gastadas en la construcción del camino aludido y durante el ejercicio fiscal de referencia fueron las siguientes:

* Cantidad erogada durante el año: \$ 112,528.18 pesos.

* Administración y Vigilancia: \$ 15,110.87 pesos. Esta cuenta -la de administración y vigilancia- comprende también la Superintendencia, la Ingeniería de Campo, las Oficinas y Almacenes, los Gastos de campamento y de hospital.

* Camino provisional.- En virtud de que fue dada por contrato la construcción del Km. 46 en una sección definitiva y resultando la ejecución de este tramo un poco dilatada, hubo necesidad de construir 600 mts. de camino provisional, para dar acceso al transporte de materiales y útiles necesarios a la construcción no ejecutada por contrato, con un costo de \$140.37 pesos, correspondiendo al valor unitario por km. de \$ 233.95 pesos. Siendo Jefe de la Sexta División el C. Ing. Vicente Cortés Herrera, comisionó al Ing. Enrique Soto para que practicara un reconocimiento general de la zona y propusiera los puntos obligados por donde debía pasar la carretera Temazcal - Huetamo. Dicho estudio se hizo fuera del sistema de cooperación y ha servido de apoyo para los reconocimientos parciales detallados que en esa época se ejecutaron para la localización de la línea por el Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

* Localización.- Los trabajos de localización durante el año de 1933 se fueron desarrollando según las necesidades del avance en los trabajos de construcción, habiendo sido ejecutados por el Representante de la Secretaría y por el Ing. Manuel M. Landa Jr., quien entonces fungía como ayudante del anterior. El trazo definitivo y estudio completo de la línea fue de 4,012 kms., con un valor de \$ 2,330.6 pesos y un costo unitario de \$ 580.92 pesos. Cabe hacer notar que, debido a los escasos recursos económicos para la construcción del camino Temazcal - Huetamo, el Gobierno del Estado, en colabo-

ración con el Federal, intensificó los trabajos comisionando personas que se encontraban en calidad de presos y que, al colaborar con los citados trabajos, reducían su condena en un 50%. Para tal fin se había proporcionado un destacamento que vigilaría a los reos de referencia, habiéndose presentado casos de fugas de parte de dichos reos, de los cuales, en algunas ocasiones, se logró reaprehenderlos. Como caso excepcional dentro de los anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas se puede citar el del Ing. Genaro Gómez Urquiza, que habiendo tomado posesión como Representante de la Secretaría, con fecha 14 de julio de 1933 en sustitución del Ing. Cortés Herrera, duró en funciones hasta el mes de febrero de 1956 (23 años después) en que entregó dicha Representación al C. Ing. Luis Espinosa Grande por motivos de salud, por lo cual, dentro de la memoria de esta Junta Local de Caminos, hasta el año de 1956 sería cuando comenzaría a aparecer como Representante otra persona diferente. Durante el año de 1933 fungía como Pagador el C. Emiliano Díaz y como Almacenista el C. Alberto Bravo.

1934.

Durante este ejercicio, la cantidad administrada por el gobierno del Estado y Federal, fue de \$75,000.00 pesos, haciendo un total de \$150,000.00 pesos, cantidad idéntica a la del año de 1933; habiendo sido aplicado al camino Temazcal - Huetamo. Con motivo del fallecimiento trágico del C. General Benigno Serrato, el 3 de diciembre de 1934 fue comisionado por el C. Lic. Victoriano Anguiano, Secretario General del Gobierno, el C. Felipe Ríos Gutiérrez como Secretario de esta Junta para que en un camión de volteo se dirigiera a la población de Ario de Rosales a entregar al C. Presidente municipal de dicha población cuatro ataúdes, ya que se suponía que había fallecido toda su tripulación, quienes eran: C. General Benigno Serrato, Gobernador del Estado; C. Benavides, Jefe de Correos y Telégrafos del Estado; el mecánico de la avioneta accidentada y el piloto aviador, que era de nacionalidad norteamericana. Resultó que la única persona que falleció de inmediato fue el Gobernador, cuyo cadáver ya había sido transportado a Morelia por medio del ferrocarril.

En vista de que el resto de los accidentados se encontraron con vida, esto motivó que el C. Ríos Gutiérrez fuera recriminado por parte de la mayoría de las personas del pueblo, aduciendo que no eran necesarios los ataúdes y que se utilizaría solamente uno para el propio Ríos. Posteriormente, a las 4.00 hrs. se requirió la presencia del C. Ríos Gutiérrez para que facilitara un ataúd, pues acababa de fenecer el C. Benavides, ayudante del Gobernador y Jefe de Telégrafos, cuyo cadáver fue enviado a la ciudad de Morelia en un camión de volteo. Lo anterior originó el cambio del Poder Ejecutivo, asumiéndolo en forma interina el C. General Rafael Sánchez Tapia, por el periodo de 1934-1935, quedando, por lo tanto, al finalizar el año de 1934 la Junta Local de Caminos de la manera siguiente:

Presidente, el citado General; Secretario, C. Carlos Larrondo; Pagador, C. Carlos Mendoza; Representante de la Cámara de Comercio, C. Leopoldo Espinoza y Representante de la Secretaría, el Ing. Genaro Gómez Urquiza.

1935.

El programa del fondo cooperativo ascendió a la cantidad de \$ 390,000.00 pesos, los cuales fueron invertidos en los caminos Temazcal - Huetamo y Apatzingán - Arteaga, que se encontraban en proceso de construcción. En este año tomó posesión como Gobernador Interino por el periodo 1935-1936 el C. Rafael Ordorica Villamar. Asimismo, en el presente ejercicio las oficinas de la Junta Local de Caminos fueron trasladadas del Palacio de Gobierno a la Calzada Fray Antonio de San Miguel No. 388. En este edificio de tipo colonial permanecieron las Oficinas hasta el año de 1971.

1936.

El presente año tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta Local de Caminos el C. General Gildardo Magaña, por el periodo 1936-1939. Se encontraban en proceso de construcción los caminos de Temazcal - Huetamo, Apatzingán - Arteaga y Uruapan - Coalcomán, con una inversión total de \$ 366,228.58 pesos, que se invirtieron del siguiente modo: Temazcal - Huetamo, \$ 315,728.60 pesos; Apatzingán - Arteaga, \$ 22,499.98 pesos (junio, julio y agosto) y Uruapan - Coalcomán, \$ 28,000.00 pesos (junio, julio y agosto), ya que se suspendió el presupuesto para los últimos dos caminos por no haber partida por el resto del año.

1937.

Durante este ejercicio se constituyó un fondo cooperativo de \$ 443,222.16 pesos, que fueron invertidos en los caminos Temazcal - Huetamo y Uruapan - Coalcomán.

1938.

Durante este año el programa del fondo cooperativo ascendió a la cantidad de \$800,000.00 pesos y el presupuesto de referencia fue aplicado en los caminos Temazcal - Huetamo, Coalcomán - Boca de Apiza y Morelia - La Cinta. En este ejercicio fiscal fungía como Sub-secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el C. Ing. Vicente Cortés Herrera, quien vimos que, al constituirse la Junta Local del Estado de Michoacán, fue su primer Representante. En este ejercicio en el mes de agosto tomó posesión como Tesorero de esta Junta el C. Arnulfo Olivares Cerecedo, para cubrir el periodo 1938-1948.



Camino Temazcal - Huetamo, 1938.

1939

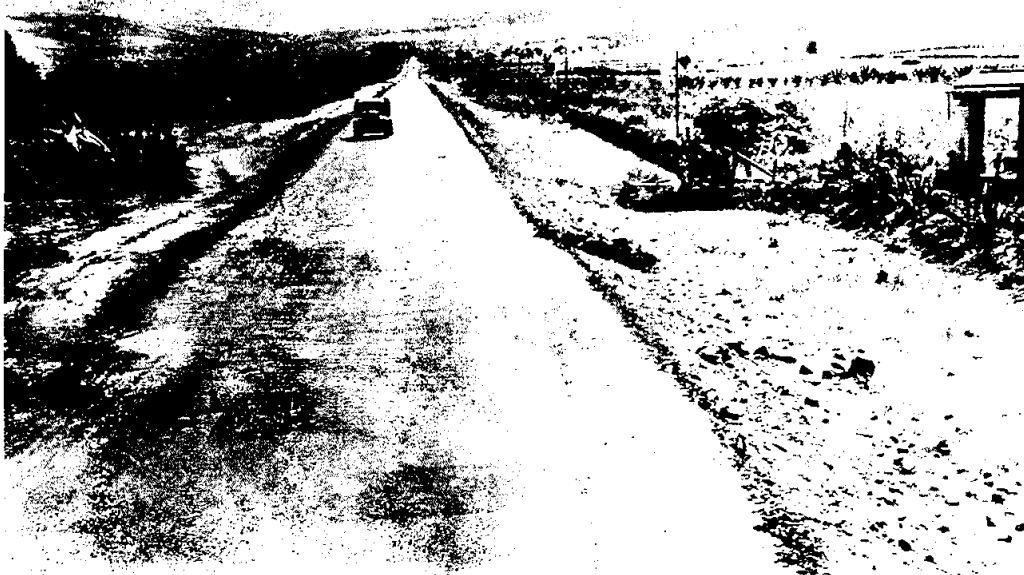
Durante este año y con motivo de la muerte del C. General Gildardo Magaña, Gobernador Constitucional del Estado, tomó posesión como interino el C. Don Arnulfo Ávila para cubrir el puesto ese año.

Se invirtieron en el programa del fondo cooperativo la cantidad de \$ 1'335,225.19 pesos en los caminos de Morelia a La Cinta y de Temazcal a Huetamo. Posteriormente y durante el mismo año, el Capitán Conrado Magaña sustituyó como Gobernador Interino al C. Don Arnulfo Ávila, por el periodo de 1939-1940.

1940

Con fecha 15 de septiembre tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta Local de Caminos el C. General Félix Ireta Viveros, quien habría de cubrir el periodo 1940-1944.

Se constituyó un programa de fondo cooperativo de \$391,030.00 pesos para este año, el cual fue aplicado en su totalidad en el camino Temazcal - Huetamo. El 23 de octubre el General Félix Ireta Viveros delegó sus funciones de Presidente de la Junta en el C. Ing. Indalecio Contreras.



Camino Morelia-La Cinta, 1940.

1941.

El programa de fondo cooperativo ascendió a la cantidad de \$ 4'000,000.00 de pesos habiéndose continuado la construcción del camino Villa Escalante - Ario - Huacana. Asimismo, se inició la construcción del camino San José - Zinapécuaro - Huajúmbaro. De enero a junio de este año estuvo comisionado como Residente General de esta Junta el Ing. Jesús Malo del Castillo, teniendo a su cargo el camino Temazcal - Huetamo y cuyos trabajos estaban encomendados a la Cía. Mexicana de Caminos S.A. Asimismo, tenía a su cuidado el de Morelia - San José - Zinapécuaro, primer camino donde se recibió una cooperación de particulares. Cabe hacer notar que el citado Ing. Jesús Malo, encontrándose laborando en esta Junta, fue comisionado para el estudio y cálculo de concreto de la Av. Madero de esta ciudad. Hasta la fecha se encuentra en perfecto estado (año de 1980).¹ Posteriormente ocupó el cargo de Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la Junta Local de Caminos del Estado de Chihuahua, pasando después a la del Estado de Jalisco con el mismo cargo. Durante el periodo comprendido de 1953-1959 ocupó el cargo de Jefe del Departamento de Cooperación con los Estados de la Dirección Nacional de Caminos en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

1942

El programa de fondo cooperativo importó \$ 1'500,000.00 pesos para los caminos Cuitzeo - Puruándiro y La Piedad - Carapan.

1943

Durante este ejercicio fiscal se creó un programa bipartita de \$ 2'547,190.91 pesos, que fue invertido en los caminos Morelia - Zinapécuaro, Temazcal - Huetamo y Morelia - La Cinta. Asimismo, se formó un programa de conservación por 3'000,000.00 de pesos para los caminos de Cuitzeo - Puruándiro, La Piedad - Carapan, Opoepo - Ario de Rosales y Temazcal - Huetamo. El día 20 de febrero de este año a las 17.30 Hrs. apareció un nuevo volcán en esta entidad federativa en un terreno de labor llamado Cuiyuziro, en la Tenencia de Paricutín, Municipio de Parangaricutiro.

La primera impresión causada entre los pobladores de esa región fue de terror, lo que originó un desordenado éxodo hacia la ciudad de Uruapan; de inmediato, esta situación provocó la rápida intervención del Poder Público que se abocó a facilitar medios de transporte y a proporcionarles los artículos indispensables para sus subsistencia. Pasando cinco días y restablecida la tranquilidad, los moradores de Parangaricutiro volvieron a sus lugares de origen aprovechando las facilidades brindadas por este Gobierno.

El volcán cada día demostraba mayor actividad, que se tradujo en la destrucción del poblado de Paricutín y en la anulación de gran cantidad de terrenos para labores agrícolas debido a su inundación por constantes capas de arena. Los habitantes del pueblo de Paricutín, una vez que la lava comenzó a destruir sus casas, se refugiaron, en parte, en san Juan Parangaricutiro y no fue sino hasta el día 10 de junio de 1943 cuando se les movilizó con la ayuda de un convoy del Ejército Nacional a terrenos de la estación ferrocarrilera de Caltzontzin, adquiridos dichos terrenos por el Gobierno Federal por iniciativa del Ejecutivo del Estado y donde se principió a construir un nuevo poblado, que lleva el nombre de Caltzontzin - Paricutín.

A los demás pueblos afectados no se los pudo trasladar a regiones que ofrecieran mayor seguridad debido a la resistencia fuertemente sostenida que opusieron sus habitantes, originada por ese sentido de la tierra tan arraigado en nuestra población indígena. Esta oposición se ha mantenido

hasta hoy por lo que el problema de la movilización de las familias damnificadas casi siempre se ha presentado de manera intempestiva. El día 18 de agosto de este año fueron instaladas en un lugar llamado Las Ánimas, familias de Zirosto, El Paso de la Nieve, San José y un reducido número de personas de San Juan Parangaricutiro. La Junta Local de Caminos participó en la rehabilitación de los caminos de acceso a esa región. En este año tomó posesión como Almacenista el C. Felipe Ríos Gutiérrez, por el periodo 1943-1970.

1944.

El 15 de septiembre de 1944 tomó posesión como Gobernador del Estado el C. Lic. José María Mendoza Pardo, quien cubriría el periodo 1944-1949. El programa del fondo cooperativo importó la cantidad de \$ 1'300,000.00 pesos para los siguientes caminos: Opopeo - Villa Escalante - Ario. En el presente año fueron terminados los monumentos de la Calzada de Cuitzeo y la pavimentación de dicha Calzada. Dentro del camino Morelia - La Cinta se encuentra la Calzada de Cuitzeo, sobre la cual, con fecha 14 de junio fue publicado un artículo del Ing. Genaro Gómez Urquiza en la revista "Caminos".

1945.

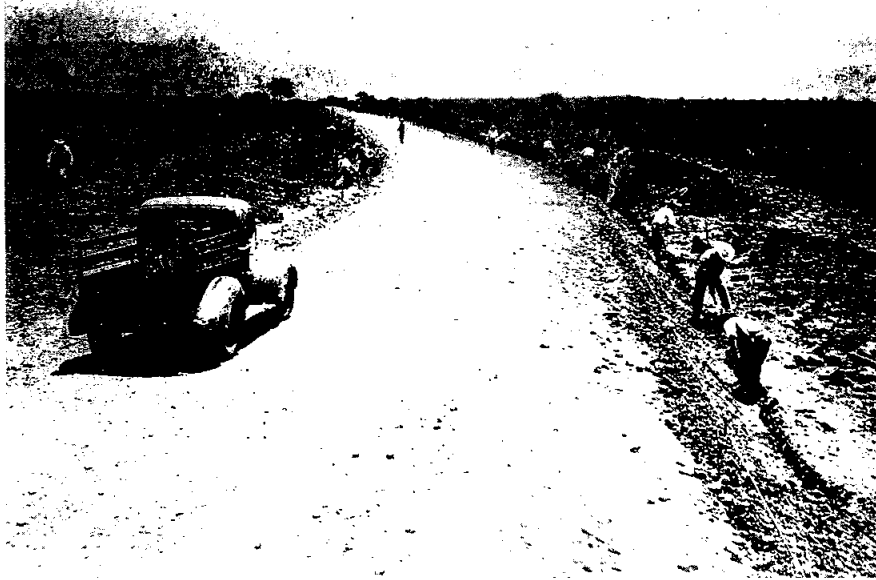
Se constituyó un fondo cooperativo (reconstrucción) de \$ 600,000.00 pesos, para los caminos de Opopeo - Ario - Huacana - Playa Prieta (\$400,000.00 pesos) y de conservación de los caminos Morelia - Zinapécuaro, La Piedad - Carapan, Opopeo - Ario y Temazcal - Huetamo (\$200,00.00 pesos).



Camino Ario de Rosales-Huacana, 1945.

1946.

Programa del fondo cooperativo con una cantidad de dos millones de pesos para los caminos de Opopeo - Ario - Huacana, Ciudad Hidalgo - Los Azufres - Zinapécuaro, Puente Jaripo - Cotija, La Piedad - Carapan y Maravatío - La Noria (Cd. Hidalgo - Los Azufres).



Camino Puente Jaripo-Cotija, 1946.

1947.

Fondo cooperativo: \$ 1'500,000.00 pesos para Opopeo - Villa Escalante - Huacana, La Piedad - Carapan, Morelia - La Cinta y Temazcal - Huetamo.



Camino Temazcal- Huetamo, 1947.

1948.

Fondo cooperativo de \$657,000.00 pesos para los caminos Opopeo - Ario - Huacana, Cotija - Puente Jaripo y La Piedad - Carapan. Programa de cooperación - conservación de \$237,000.00 pesos para los caminos de Cotija - Puente Jaripo, La Piedad - Carapan, Opopeo - Ario - Huacana, Morelia - La Cinta, Morelia - Zinapécuaro y Temazcal - Huetamo. En el mes de septiembre tomó posesión como Tesorero de esta Junta, en sustitución del C. Arnulfo Olivares Cerecedo, el C. José Garibay Romero, para el periodo 1948-1955.

1949.

Durante este año, el Lic. José María Mendoza Pardo, Gobernador y Presidente de la Junta, dimitió de su cargo con motivo de un problema estudiantil, por lo cual tomó posesión como Gobernador Interino por el periodo de 1949-1950 el C. Daniel T. Rentería.

En el presente año se constituyó un fondo cooperativo de \$1'895,387.74 pesos el cual fue aplicado a la construcción y conservación de varios caminos, habiéndose iniciado la construcción del camino Zitácuaro - Tuzantla, con fecha 15 de octubre de 1949.

1950.

Con fecha 15 de septiembre de este año tomó posesión como Gobernador el C. Gral. Dámaso Cárdenas del Río, por el periodo de 1950 a 1956.

Se invirtió un millón de pesos del programa del fondo cooperativo en la construcción y conservación de los caminos a cargo de la Junta y se tuvieron, como subsidio federal para la construcción del camino Ario - Playa Azul, \$500,000.00 pesos.

1951.

\$ 3'280,000.00 pesos para los caminos Morelia - La Cinta y Opopeo - Ario - Huacana.



Camino Ario de Rosales-Huacana, 1951.

1952.

Del fondo cooperativo, cuatro millones de pesos para los caminos Morelia - La Cinta, Cotija - Puente Jaripo y Zinapécuaro - Huajúmbaro. \$1'150,000.00 pesos del programa de conservación para los caminos Temazcal - Huetamo, Opopeo - Ario - Huacana - Playa Azul, Morelia - Zinapécuaro, Capácuaro - Los Reyes, Cotija - Puente Jaripo, Morelia - La Cinta y Zinapécuaro - Puente Blanco.

1953.

\$5'744,000.00 pesos aplicados a la construcción y conservación de los caminos al cuidado de esta Institución, así como a indemnización de propietarios de casas y ampliación de la calzada que se encuentra dentro del camino Morelia - La Cinta. Del programa tripartita se aplicaron, para construcción, \$256,000.00 pesos; dentro de este programa quedaron terminados el camino que va de Santa María a la planta de agua potable, ampliación de la Glorieta Bosque de Cuauhtémoc, arrojando un total de seis millones de pesos para el año.

1954.

Programa bipartita, \$6'321,675.90 pesos aplicados a la construcción y conservación de los diferentes caminos a cargo de la Junta, así como a la ampliación del camino Temazcal - Huetamo. Programa tripartita, \$2'700,000.00 pesos para los caminos Vista Hermosa - Patty, Puruándiro - Cuitzeo, Villa Madero - Tacámbaro, Coahuayana - Aquila, Zitácuaro - Tuzantla y Periban - Buenavista.

1955.

\$5'560,000.00 pesos invertidos en la construcción y conservación de los caminos de esta dependencia, así como a la ampliación del puente Jaripo - Cotija.

En este año se inició la construcción del camino Venustiano Carranza - Pajacuarán - Ixtlán.

En el mes de mayo del presente tomó posesión como Tesorero Interino, en sustitución del C. José Garibay, el C. Enrique Castro Pallares, por el periodo de mayo de 1955 a abril de 1956.

1956.

Con fecha 15 de septiembre tomó posesión como Gobernador del Estado y Presidente de esta Junta el C. Lic. David Franco Rodríguez, por el periodo de 1956-1962. Del 14 de febrero de este año al 28 de septiembre fungió como Representante de esta Junta Local de Caminos el C. Luis Espinosa Grande. Asimismo, se hizo cargo de la Tesorería el C. Ing. Carlos García de León, por el periodo de abril de 1956 a octubre de 1958. Se erogaron \$8'140,000.00 pesos del fondo cooperativo en la conservación y construcción de los caminos a cargo de la Junta, entre los cuales se encuentra el libramiento de Jiquilpan.

1957.

\$ 4'740,000.00 pesos erogados del programa bipartita en construcción y conservación, más \$ 12'960,000.00 pesos de subsidio empleados en la continuación de los caminos Arteaga - Playa Azul (Comisión del Río Tepalcatepec), Zinapécuaro - Huajúmbaro y Sahuayo - La Barca.

1958.

Con fecha 28 de septiembre tomó posesión como Representante de la Secretaría de

Comunicaciones y Obras Públicas, el C. Ing. Rodolfo Hernández Mercado, por el periodo 1958 - 1963. Durante el periodo 1o. de noviembre a octubre de 1962, estuvo a cargo de la Tesorería de la Junta el C. Salvador Méndez Solórzano. Aplicados \$5'500,000.00 pesos del fondo bipartita para conservación y construcción de caminos. Además \$10,500,000.00 pesos como subsidio federal para los caminos de Zinapécuaro - Huajúbaro, Sahuayo - La Barca, Arteaga - Playa Azul y el puente Coahuayana. En este año se inició con fecha 12 de agosto el camino Zamora - La Barca.

1959.

Del programa tripartita se erogaron \$19'221,000.00 pesos, habiéndose iniciado el camino de Jacona - Los Reyes y Tepalcatepec - Coalcomán. Del programa bipartita se aplicaron para la construcción de caminos \$ 2'886,000.00 pesos, habiéndose iniciado la construcción del camino Carapan - La Piedad - Manuel Doblado, estando a cargo de la constructora Progreso S.A. los trabajos de este camino. Se aportaron, además, \$802,000.00 pesos y \$282,000.00 pesos de los programas conservación fondo cooperativo y programa conservación caminos vecinales, respectivamente, para la conservación de caminos al cuidado de esta Junta. Incluso, hubo un subsidio federal de \$ 8'550,000.00 pesos para el camino Arteaga - Playa Azul en construcción.

1960.

Programa Bipartita de conservación: \$1'820,000.00 pesos. Caminos (18) entre los que se cuentan Villa Morelos - Puruándiro, San Felipe - Anganguero, Tepalcatepec - Coalcomán y Senguio - Tlalpujahuá. Programa Bipartita de construcción: \$9'180,000.00 pesos. Programa tripartita: se iniciaron los caminos Morelia - Charo, Chupadero - Copándaro - Chucándiro, Zamora - Ecuandureo - La Piedad.

1961.

De un total de \$15'996,380.00 pesos, se aplicó al programa tripartita la cantidad de \$1'639,400.00 pesos que se destinaron a los siguientes caminos; San Pedro - Tarímbaro - Entonque carretera Tlalpujahuá - Maravatío; Jungapeo - Huanguitío; Puerta de Jaripitiro - San Isidro; Pueblo Nuevo - San Andrés (hoy Nicolás Romero) y Puente Río San Andrés; Maravatío - Tarandacuao; Jungapeo - San Diego; Sanabria Ihuatzío - Cucuchuchu; Tarímbaro - Ex-Hacienda de Guadalupe; Etúcuaro - Los Nogales; Contepec - San José Buenavista; Puerto Las Cruces - Coalcomán; La Ladera - Atacheo; Lagunillas - El Correo; Curintzío - La Noria y Morelia - Teremendo.

Se inició también dentro de este año y dentro de este programa el camino Zirahuen - Villa Escalante. De subsidio federal este año se tuvo una cantidad de \$1'978,380.00 pesos para los caminos Sahuayo - La Barca, Zitácuaro - Tuzantla y San José Zinapécuaro - Huajúbaro. Lo demás se aplicó a los programas bipartitas de construcción y conservación. En este año la Junta Local de Caminos participó en la Feria Regional de Michoacán con un stand informativo de la Red de Caminos del Estado.

1962.

En el mes de septiembre tomó posesión como Gobernador del Estado y Presidente de esta Junta el C. Lic. Agustín Arriaga Rivera, por el periodo 1962-1968. En octubre de este año y hasta el mes de abril de 1977, fungió como Tesorero de la Junta el C. Ing. Virgilio Pineda Arellano. Durante este periodo de Gobierno hubo un incremento muy significativo en la inversión para la Red de Caminos del Estado. El total fue de \$11'056,000.00 pesos, repartido entre los diferentes programas de

conservación y construcción bipartitas y tripartitas. Se reinició el camino Cuatro Caminos - Playa Azul, a cargo de la Compañía Ingenieros Civiles Asociados S.A.

1963.

En este año, en el mes de marzo, tomó posesión como Representante de la Secretaría el C. Ing. Manuel González Espinosa, por el periodo 1963-1966. En el programa bipartita (7 millones de pesos) se atacaron los caminos de Zamora a La Barca y de Zacapu - Panindícuaro - Villachuato. Asimismo, se inicio el camino El Oro - Maravatío, teniéndolo a su cargo la Cía. Adolfo González Robledo.

En el programa tripartita (\$1'872,835.74 pesos) se siguen con los caminos anteriores, a los que se les añadieron los siguientes: La Cinta - Santa Ana Maya, Morelia - Charo, Chupadero, Copándaro, Chucándiro, Villa Escalante - Zirahuén - Ajuno, Tlalpujahuá - Contepec, Entronque Cotija - Puente Jaripo - San Antonio Huaracha, Coalcomán - Dos Aguas, Zamora - Ecuandureo - La Piedad. En cuanto a la obra Federal complementaria se inicio el camino Pátzcuaro - Uruapan, bajo los trabajos de la Cía. Constructora y Edificadora S.A. Igualmente, el de Ciudad Hidalgo - El Devanador, fungiendo como contratista el C. Quirino Olivares Hernández.

1964.

Programa bipartita ordinario y extraordinario: se continuó la construcción de caminos que ya se encontraban en proceso. Se incluyeron también, los de Puruándiro - Zináparo (Cía. Constructora Independiente S.A.), Pátzcuaro - Huiramba - Entronque (Morelia - Quiroga) (Cía. C. y E.) y el Aeropuerto Morelia (Constructora y Pavimentadora Bazán), con un presupuesto de \$40'559,000.00 pesos. En el programa Federal complementario se erogaron \$4'986,000.00 pesos para los caminos que ya se encontraban en proceso, además de los siguientes: San José - Zinapécuaro - Huajúbaro y Ramal Acámbaro, construidos por C. Antonio Muñiz. Del programa vecinal, se aplicaron \$1'059,000.00 pesos para caminos en proceso de construcción y, con fecha 15 de enero, se inició el camino Ciudad Hidalgo-Maravatío, bajo la Constructora De La Cerda S.A.

1965.

Programa bipartita ordinario y extraordinario: caminos ya en proceso además de los que siguen: La Piedad - La Barca (Constr. De La Cerda S.A.), y Comanja - Coeneo (Cía. C. y E. S. A.), con un presupuesto de \$53'110,000.00 pesos.

El programa vecinal contó con un monto de \$4'889,000.00 pesos y, aparte de los caminos ya comenzados, se iniciaron los siguientes: Puruándiro - Pastor Ortiz, Puente sobre Río Lerma (en La Piedad, Mich.), estando a cargo de este camino el C. Edmundo Velasco Alcalá como contratista y el de Uruétaro -Tejado, como contratista el Gobierno del Estado. Al programa de obra Federal complementaria se le asignaron \$8'471,000.00 pesos y en ese año se terminaron los puentes Tiquicheo y Tuzantla.

1966.

El día 17 de enero tomó posesión como Representante el C. Ing. Carlos Martínez Valdez, para cubrir el periodo 1966-1969. Programa bipartita ordinario y extraordinario: nuevo camino: Morelia - Villa Madero (contratista Cía. General de Construcciones S.A.). Además, se llevó a cabo el Aeropuerto Morelia, con la misma constructora. Presupuesto: \$37'271,000.00 pesos. Programa Federal complementario: se iniciaron los caminos San José - Zinapécuaro (contratista Humberto Soto Morales) y el de Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro (Constructora Independiente S.A.), con un ingreso de \$ 28'979,000.00 pesos. El programa vecinal contó con \$ 2'365,000.00 pesos que se aplicaron para

iniciar los caminos Peribán - Buenavista y Tacámbaro - Pedernales. Además, se terminó el camino Comanja - Coeneo.

1967.

Se terminaron, dentro del programa bipartita ordinario y extraordinario, los caminos Zacapu - Villachuato, Zamora - Ecuandureo - La Piedad y La Piedad - La Barca, con un presupuesto de \$14'735,000.00 pesos. Dentro del Federal complementario se terminó el camino Cuatro Caminos - Playa Azul, mientras se seguía con los demás caminos en proceso, con un presupuesto de \$4'600,000.00 pesos. El programa vecinal contó con tres millones de pesos para las obras de Chupío - La Loma, Valle de Juárez - Ucareo. Se inició el camino Entronque (Morelia - Villa Madero) a Umécuaro (contratista el Gobierno del Estado); también se acabó el camino Tacámbaro - Pedernales.

1968.

En el mes de septiembre tomó posesión como Gobernador del Estado y Presidente de la Junta el Lic. Carlos Gálvez Betancourt, por el periodo 1968-1970. El programa bipartita ordinario y extraordinario tuvo un monto de \$8'883,000.00 pesos y se terminaron los caminos Cuitzeo - Puruándiro, Pátzcuaro - Huiramba - Entronque (Morelia - Quiroga). Dentro del Federal complementario, con un presupuesto de \$24'855,000.00 pesos, se inició el camino Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro - Villa Madero y se terminaron San José - Zinapécuaro - Huajúmbaro y Ramal a Acámbaro (como contratista el Ing. Soto Morales). En el programa vecinal, con \$555,000.00 pesos, se iniciaron Huiramba - Potrerillos - Mesón Colorado - Gómez Farías - Entronque (Zacapu - Zamora), e Irimbo - Aporo; se terminaron Entronque (Morelia - Villa Madero) a Umécuaro y Morelia - Villa Madero.

1969.

El 18 de febrero tomó posesión como Representante de la Secretaría el C. José Luis Becerra Magaña, por el periodo 1969-1973. El programa bipartita contó con un presupuesto de \$3'045,000.00 pesos y se inició el camino Morelia - Charo - Indaparapeo - Queréndaro - Entronque Km. 56 (Zinapécuaro - Huajúmbaro), bajo la Cía. Constructora Niágara S. A.

El programa vecinal tuvo un gran impulso; contó con una erogación de \$ 11'398,000.00 pesos, se terminó el Zamora - Ario de Rayón - El Llano y se iniciaron Buenavista - Temascaltepec, Pichátaro - San Juan Tumbío, Tiripitío - Lagunillas, Entronque Km. 147+960 (Toluca - Morelia) - Los Azufres y el Entronque Km. 335 Carretera (México - Nogales) - Capula. El programa caminos rurales tuvo un aporte de \$812,000.00 pesos y se ocupó en los caminos de La Excusa - Entronque (Puruándiro - Pastor Ortiz), Cuto de la Esperanza - Entronque (Morelia - Zacapu), Monte León - Entronque (Yurécuaro - La Piedad), Parumuén - Entronque (Villa Escalante - Ario). El programa Federal complementario erogó un total \$ 31'144,000.00 pesos y se trabajó en caminos en proceso de construcción.

1970.

Este año tomó posesión como Gobernador Interino el C. Lic. Servando Chávez Hernández, por el periodo 1970-1974. Programa bipartita ordinario y extraordinario: \$66'150,000.00 pesos, se siguió con los caminos en proceso, se inició la pavimentación del camino Morelia - Villa Madero y se concluyó hasta revestimiento el camino Ajuno - Zirahuén. En el Federal complementario (\$ 71'077,000.00 pesos) se terminaron los caminos Pátzcuaro - Uruapan, Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro, San José - Zinapécuaro - Huajúmbaro - Libramiento y Carapan - La Piedad - Manuel Doblado. En cuanto al programa vecinal (\$41'998,000.00 pesos) se inició el Entronque (Km. 12.3 Puruándiro - Zináparo) - Pastor Ortiz y se terminó el Pichátaro - San Juan Tumbío. En el mes de octubre fue nombrado

Almacenista el C. Francisco Maldonado Barrera.

1971.

Programa bipartita ordinario y extraordinario: con una erogación de \$33,445,000.00 pesos, se iniciaron los caminos Federnales - Puruarán y Uruapan - Nuevo San Juan (ambos Viga Constructora S.A. Se terminaron Puruándiro - Zináparo, Tiripitío - Lagunillas y Charo - Indaparapeo. Dentro del programa Federal complementario (\$11'915,000.00 pesos) se continuó con los iniciados y se comenzó el de La Piedad - Manuel Doblado. El programa vecinal, con \$30'400,000.00 pesos, inició el Tepalcatepec - Coacomán y se terminaron el Morelia - Charo y el Entronque (Km. 147.4 Toluca - Morelia) - Los Azufres. Por enfermedad del C. Francisco Maldonado Barrera en el mes de agosto se hizo cargo del almacén, en forma provisional, la C. María Luisa Cisneros Navarrete.



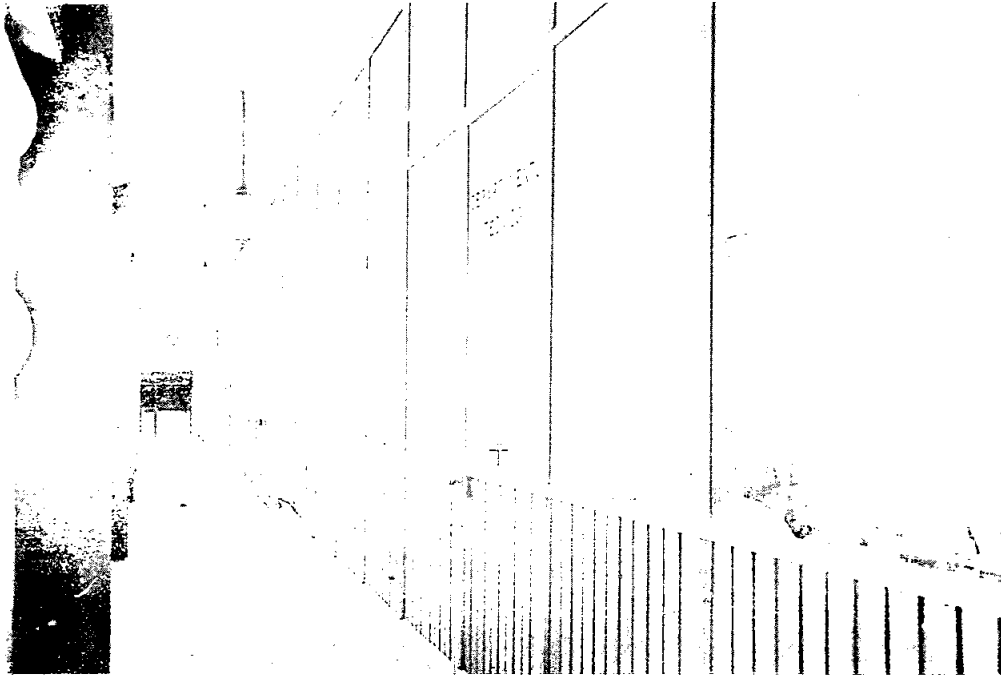
En el mes de agosto de 1970, fungiendo como Gobernador del Estado y Presidente de esta dependencia, el C. Lic. Carlos Galvez Betancourt, siendo Representante de la Secretaría de Obras Públicas, el C. Ing. José Luis Becerra Magaña, se inició en cooperación bipartita por los Gobiernos Federal y del Estado, la construcción del edificio de la JLC, con un costo de \$1'700,000.00 pesos habiendo sido inaugurado en el mes de septiembre de 1971 por los C.C. Ing. Luis Enrique Bracamontes y Lic. José Servando Chávez Hernández, Secretario de Obras Públicas y Gobernador de esta entidad respectivamente.



Fachada principal del edificio de la JLC.



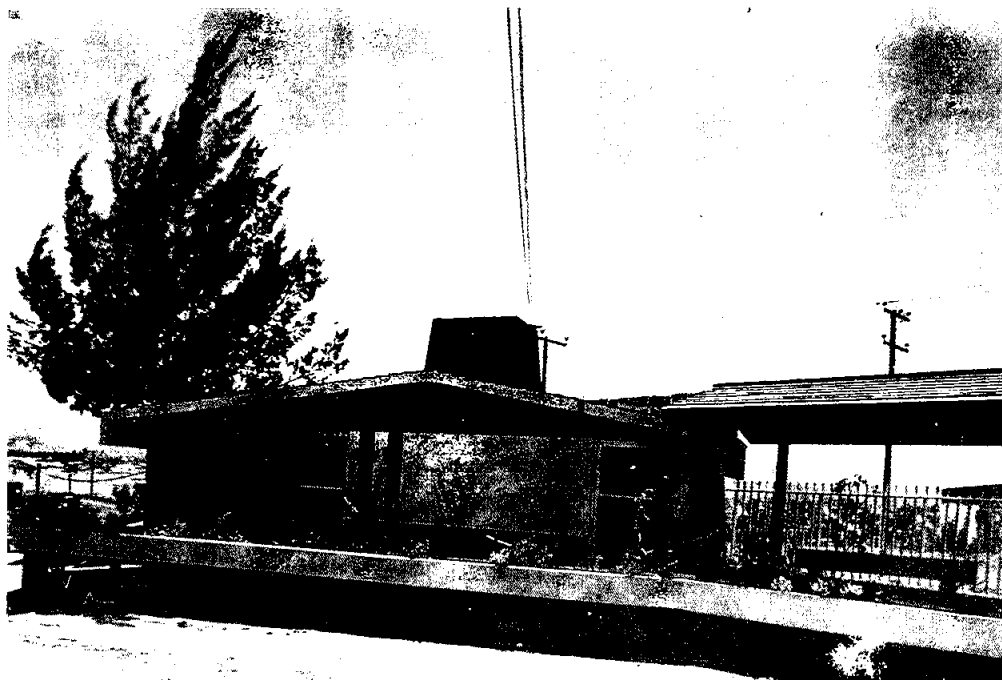
Oficina de la Representación.



Aspecto de las oficinas de la JLC.



Aspecto interior del laboratorio de la JLC.



Fachada del Servicio Médico de la JLC.

1972.

Se aplicaron a los caminos que se encontraban ya en proceso \$44'117,000.00 pesos dentro del programa bipartita ordinario y extraordinario y se iniciaron los siguientes: El Limón - Huetamo, Libramiento Maravatío y Ramal, Libramiento Norte de Morelia y El Oro - Maravatío (terminado en este mismo año). Dentro del Federal complementario se invirtieron, independientemente de los caminos en proceso, 17 millones de pesos, iniciándose; asimismo, el de Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro.

Dentro del programa vecinal se invirtieron \$44'229,000.00 pesos en los caminos en proceso y se inició el Coalcomán - Villa Victoria - El Mar. Se terminaron las obras del Libramiento Tzurúmutaro y Ramales y los caminos Tiripetío - Lagunillas, Morelia - Charo - Indaparapeo - Queréndaro - Entronque Km. 56 (Zinapécuaro - Huajúmbaro) e Irimbo - Aporo. Con fecha de diciembre 6 de este año fue nombrada oficialmente como almacenista la C. María Luisa Cisneros Navarrete.

1973.

Con fecha 14 de febrero tomó posesión como Representante de la Secretaría el C. Ing. Jorge García Álvarez, por el periodo 1973-1975. Programa bipartita: con \$29'373,000.00 pesos se continúan El Limón - Huetamo y el Libramiento - Maravatío; se terminan Libramiento Zitácuaro, Pedernales - Puruarán, Uruapan - Nuevo San Juan y el Puente sobre el Río Lerma. Dentro del programa Federal complementario se erogaron \$28'278,000.00 pesos para caminos ya en procesos. Programa vecinal: \$ 24'000,000.00 de pesos aplicados a los caminos ya en proceso; asimismo, se iniciaron Poturo - Churumuco y el Libramiento Sur de Morelia.

1974.

Con fecha 15 de septiembre tomó posesión como Gobernador del Estado y Presidente de esta Junta Local de Caminos el Lic. Carlos Torres Manzo, por el periodo 1974-1980. Se inició dentro del programa bipartita el Libramiento Huetamo y se terminaron el Libramiento Maravatío y el Morelia - Villa Madero, con un fondo de \$15'921,000.00 pesos. El Federal complementario continuó el Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro - Villa Madero y se concluyó La Piedad - Manuel Doblado, con un presupuesto de \$21'491,000.00 pesos. Se iniciaron, en el programa vecinal, los caminos Huetamo - San Lucas - Ciudad Altamirano y el Libramiento Huetamo; Se terminaron el Libramiento Norte de Morelia y el Uruétaro - Tejaro con una inversión general de \$28'350,000.00 pesos.

1975.

Con fecha 14 de octubre tomó posesión como Representante el C. Ing. Sergio Ávila Ornelas. Dentro del programa bipartita ordinario y extraordinario se terminó el Libramiento Huetamo (\$2'800,000.00 pesos); en el Federal complementario se aplicaron \$27'500,000.00 pesos a los caminos ya en proceso de construcción y se terminaron El Limón - Huetamo y el Zitácuaro - Tuzantla. Dentro del programa vecinal, con un presupuesto de \$107'987,000.00 pesos, se iniciaron los caminos Dr. Miguel Silva - Puruarán, el Aereopuerto San José Purúa, el Aereopuerto Huetamo y el camino Tacámbaro - Tecario; se terminó el Libramiento Sur de Morelia.

1976.

Se destinaron \$11'000,000.00 de pesos para el programa bipartita, tanto ordinario como extraordinario. En este año se inició la pavimentación de los caminos Tepalcatepec - Coalcomán y el camino Entronque (Km. 50.3 Amealco - Coroneo) - Epitacio Huerta - Anganguero. Para el programa Federal complementario fueron destinados \$13'000,000.00 de pesos y se construyeron los caminos Eréndira - Curácuaro - Nocupétaro - Villa Madero y Sahuayo - La Barca. Dentro del programa vecinal fue realizado del camino Pátzcuaro - Erongarícuaro - San Jerónimo, su tramo Pátzcuaro - Erongarícuaro. También se terminó el camino de acceso al Aeropuerto Huetamo. La inversión total fue de \$131'987,000.00 pesos.

1977.

En el mes de mayo del presente año, se hizo cargo de la Tesorería de esta Junta Local de Caminos, la C. Ing. Alicia Ochoa Izquierdo. En el presente año en el mes de abril, se inició el Convenio Único de Coordinación. Los \$27'095,000.00 pesos del programa bipartita ordinario y extraordinario fueron erogados en la reconstrucción del camino Cuitzeo - Puruándiro y en caminos que ya se encontraban en proceso, lo mismo que los \$10'000,000.00 de pesos del programa Federal complementario. Para el programa vecinal fueron destinados \$63'300,000.00 pesos; además de los caminos que dentro de este programa ya se encontraban en proceso, se incluyó el camino Apatzingán - Puente de Fierro - Aguililla - El Mar. Se terminaron los caminos Huetamo - San Lucas - Cd. Altamirano, Entronque Carretera (Tepalcatepec - Buenavista) - Carrillo Puerto, Tacámbaro - Tecario, Entronque Carretera (Uruapan - Taretán) - Caltzontzin y el acceso a la Marmolera Ejidal de San Lucas. En el programa de carreteras urbanas, los \$ 11'605,000.00 pesos del presupuesto se erogaron en los Libramientos Pátzcuaro y Uruapan. El total del presupuesto ascendía a \$118'000,000.00 de pesos.

1978.

\$13'600,000.00 pesos fueron destinados al programa bipartita ordinario (Carreteras Estatales) en los caminos Tacámbaro - Pedernales, Cuitzeo - Puruándiro y Jacona - Los Reyes, independientemente de los caminos que ya se encontraban en proceso. Al programa bipartita extraordinario fueron asignados

\$18'069,810.92 pesos y se continúa la construcción de los caminos iniciados en 1976. El camino Eréndira - Carácuaro - Villa Madero lo incluyó el programa Federal complementario que contaba con un presupuesto de \$15'000,000.00 de pesos. Los \$68'200,000 pesos del programa vecinal fueron erogados en los caminos que ya se encontraban en proceso y fueron terminados los de Pátzcuaro - Erongarícuaro y Zamora - Ario de Rayón. Dentro del programa de carreteras urbanas, que contaba con \$22'000,000.00 de pesos, se iniciaron en el presente año los Libramientos Norte de Morelia, Tacámbaro, Zamora - Jacona, Sahuayo y Uruapan, y se terminó el Pátzcuaro. La inversión total fue de \$136'869,810.92 pesos.

1979.

El presupuesto de \$78'350,000.00 pesos del programa bipartita ordinario y extraordinario fue invertido en caminos que ya se encontraban en proceso, así como en la reconstrucción de los caminos Úspero - Parácuaro, Jacámbaro - Pedernales, Jacona - Los Reyes; también se hizo la pavimentación del camino Ajuno - Zirahuén. El programa Federal complementario erogó \$30'000,000.00 de pesos en el camino Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro - Villa Madero. Dentro del programa vecinal se incluyeron los caminos Zitácuaro - Aputzío de Juárez - Copándaro y Entronque (Km. 23,4 Tocumbo - Cotija) - Puente Jaripo; el tramo Erongarícuaro - San Jerónimo, del camino Pátzcuaro - Erongarícuaro - San Jerónimo, se suspendió en el presente año. Se terminó del camino Pátzcuaro - Erongarícuaro - San Jerónimo, el tramo de San Jerónimo al Km. 6+000. Se erogaron en este programa \$34'903,000.00 pesos. El programa de carreteras urbanas, con \$ 34'560,000.00 pesos, hizo los Libramientos Norte de Morelia, Uruapan, Sahuayo y Zamora - Jacona; dentro de este programa, en el año actual, se terminó el Libramiento Tacámbaro. La inversión total de este año fue de \$177'813,000.00 pesos.

1980.

Se gastaron \$20'000,000.00 de pesos del programa de obra Federal complementaria en el tramo Villa Madero - Nocupétaro del camino Eréndira - Carácuaro - Nocupétaro - Villa Madero; este tramo se terminó hasta entroncarlo con la carretera revestida de Eréndira a Nocupétaro. Dentro del programa bipartita extraordinario se continuó con los trabajos de las dos carreteras que bajo este programa se iniciaron en el año de 1976, las cuales son Tepalcatepec - Coalcomán, en su tramo del Km. 30+000 al Km. 39+000, y el Entronque Carretera (Amealco - Coroneo) - Epitacio Huerta - Angangueo, hasta su tramo del Km. 20+000; se erogaron en este programa \$2'553,000.00 pesos. El programa bipartita ordinario, dentro del C.U.C., dispuso de \$77'400,000.00 pesos; de las carreteras estatales continúan en proceso Apatzingán - Puente de Fierro - Aguililla - El Mar, Coalcomán - Villa Victoria - El Mar y La Cinta - Santa Ana Maya; se terminaron de construir las carreteras Ajuno - Zirahuén, Zurumbeneo - Entronque carretera (Toluca - Morelia), el acceso a la zona arqueológica de Tzintzuntzán y la reconstrucción de los caminos Cuitzeo - Puruándiro y Tacámbaro - Pedernales. El programa de caminos vecinales tuvo un gasto de \$20'570,000.00 pesos y se terminaron de construir Uruapan - Taretán y Entronque (Cuatro Caminos - Apatzingán) - Antúnez. En el programa de autopistas se gastaron \$14'711,000.00 pesos; está en proceso la Aeropista de Zitácuaro, se terminaron la Aeropista La Piedad y la Sala de Espera del Aeropuerto de Coahuayana. En carreteras urbanas se dispuso de \$40'480,000.00 pesos; se encuentra en proceso el Libramiento de Zamora y Jacona y se terminaron los Libramientos Norte de Morelia, para integrar el Periférico de la Ciudad y Oriente de Uruapan. El total invertido fue de \$175'714,000.00 pesos.

En el mes de agosto de 1970, fungiendo como Gobernador del Estado y Presidente de esta dependencia el C. Lic. Carlos Gálvez Betancourt, siendo Representante de la Secretaría de Obras Públicas, el C. Ing. José Luis Becerra Magaña, se inició en cooperación bipartita por los Gobiernos Federal

y del Estado, la construcción del edificio de la Junta Local de Caminos, con un costo de \$1'700,000.00 pesos, habiendo sido inaugurado en el mes de septiembre de 1971 por los C.C. Ing. Luis Enrique Bracamontes y Lic. José Servando Chávez Hernández, Secretario de Obras Públicas y Gobernador de Entidad, respectivamente.

Actualmente la Junta está integrada con personal técnico, administrativo y de campo, totalmente capacitado para el desempeño eficiente de su cometido, lo que permite solucionar cualquier problema que se presenta en cada área; actualmente dispone de 469 elementos, entre técnicos, administrativos y de campo. Del personal técnico que ha tenido la Junta, algunos elementos se proyectaron al ámbito nacional, destacando algunos como el C. Ing. Vicente Cortés Herrera que fungió como Representante en esta Junta de febrero a julio de 1933, fue promovido a Jefe de Sexta División de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y posteriormente a Subsecretario de la citada Secretaría. El C. Ing. Jesús Malo, siendo Presidente General de esta dependencia, fue promovido como Representante de la Junta Local de Caminos del Estado de Chihuahua, posteriormente, a la de Jalisco con el mismo cargo, habiendo pasado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como Jefe del Departamento de Obras en Cooperación con los Estados, por el periodo comprendido de 1953-1965; actualmente funge como Jefe de la Oficina de programas Especiales (BID), dependiente de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

El C. Ing. Manuel M. Landa Jr. fungió como Auxiliar del C. Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, durante los años 1933 - 1934, en la actualidad es Gerente General de la Cía. Landa y Rubio, S. A. También durante los últimos años, la Junta ha proyectado personal a niveles superiores, pudiendo mencionar a los siguientes: C. Ing. Manuel López Castillo, fungió como Residente en esta Junta, posteriormente ocupó el cargo de Representante en el Estado de Veracruz.

El C. Ing. Alfredo Ochoa Cervantes fungió como Residente de esta Junta, después ocupó el cargo de Representante, por su orden, en los Estados de Nayarit, Estado de México y Morelos. El C. Ing. Virgilio Bucio Nateras comenzó en esta institución como Residente, fue promovido como Auxiliar del C. Representante de esta Junta y en la actualidad ocupa el cargo de Jefe del Departamento de Obras de la Dirección General de Caminos Rurales. El C. Ing. Adolfo Elías Cardona, siendo Residente de esta Junta, fue promovido como Representante al Estado de Zacatecas, actualmente ocupa el cargo de Jefe de Zona. El C. Ing. Virgilio Pineda Arellano, siendo Tesorero de esta Junta, fue promovido como Representante a la Junta Local de Caminos del Estado de Nayarit. El C. Ing. Horacio Solorio Cano, de su categoría de Jefe de Laboratorio de Campo de esta dependencia, pasó a Jefe de la Oficina Técnica de esta misma institución y en la actualidad es Jefe de Zona de los Estados de Jalisco, Colima, Nayarit y Sinaloa. El C. Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez fungió como Residente en esta Junta, pasando como Auxiliar del C. Representante a la del Estado de Jalisco y actualmente se encuentra como Representante en el Estado de Nayarit. El C. Ing. Helio Lozano Pedraza, fungiendo como Residente de Construcción de esta dependencia, fue promovido como Jefe de la Oficina Técnica a la Junta Local de Caminos del Estado de Zacatecas.

Con relación a las prestaciones sociales, actualmente el personal de la Junta disfruta de los mismos beneficios del personal federal en lo que respecta a sueldos y salarios y seguro de vida, pero no se ha logrado hasta la fecha integrar al personal a una institución de seguridad social, por lo que el servicio médico se presta con médicos y sanatorios particulares sin costo alguno para el citado per-

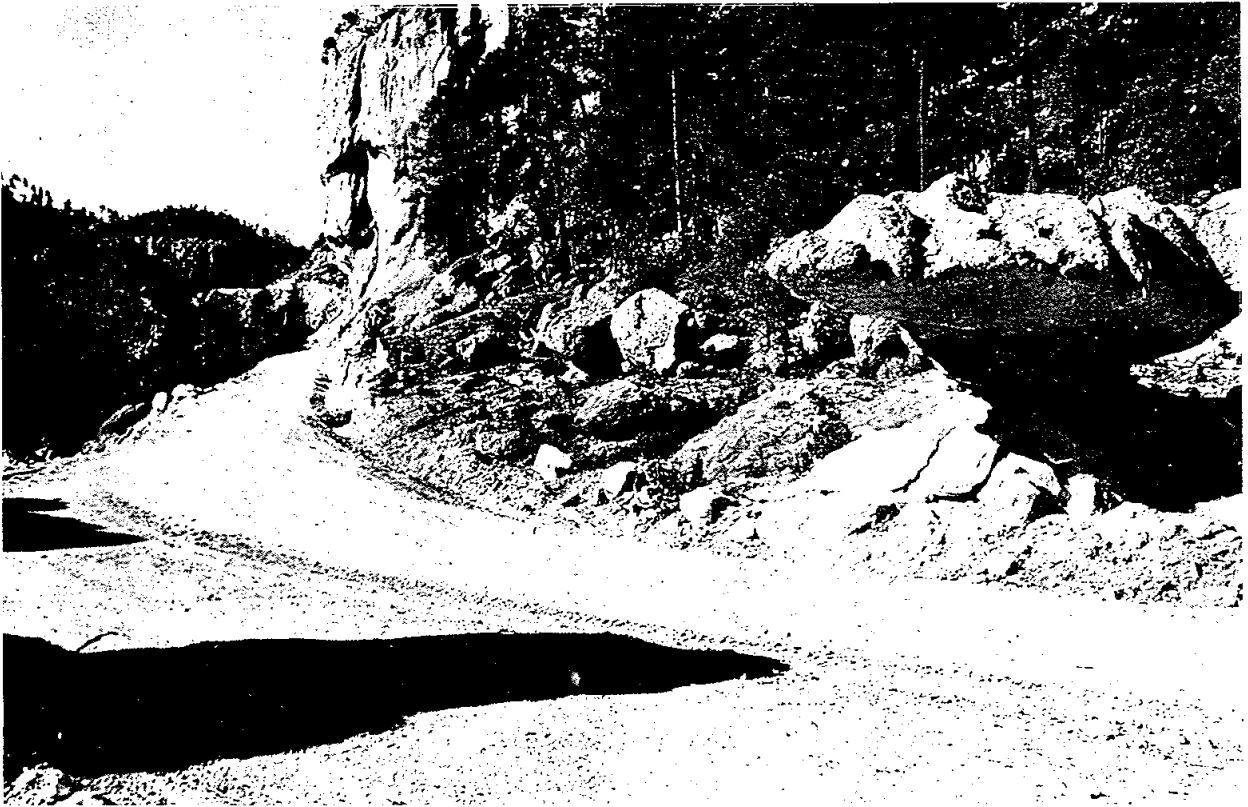


sonal, pero carecen de las prestaciones que otorgan las instituciones de seguridad social, tales como: fondo de pensiones, jubilaciones, etc., lo que se ha solucionado en parte con el INFONAVIT, quien ha otorgado aproximadamente 36 créditos para viviendas al personal de esta Junta.

Por último, es de justicia agradecer la dedicación y colaboración de la Sra. Ma. Luisa Cisneros Navarrete en la elaboración de estas memorias, quien tiene prestando sus servicios a esta institución desde 1950 y, como dato interesante, consignamos que fue la primera secretaria de esta Junta, y que a base de trabajo y esfuerzo, logró ocupar el puesto que actualmente tiene, de Jefe del Almacén de esta Junta Local de Caminos.

Abril, 1980.

¹ Suponemos que se refiere a la Avenida Madero.



NAYARIT¹

La senda trillada por donde se va de unos pueblos a otros ha dejado señaladas huellas del paso incontenible del tiempo: cuánta historia ha quedado atrás, cuántos acontecimientos regionales, nacionales, han intervenido en esta porción de suelo patrio. La historia nos apasiona. Allá en la fabulosa isla de Mexcatitlán, la vieja Aztlán, cuna de nuestra mexicanidad, todavía se escucha el eco de los Aztecas que, a la señal de su dios Huitzilopochtli, abandonan la región e inician una peregrinación hasta encontrar, siglos después, el águila devorando la serpiente, en el lago de Texcoco, fundando la gran Tenochtitlán. En las tranquilas aguas de las bahías de Matanchén y de San Blas, se posaron las misteriosas naos chinas que trajeron a este continente los exóticos perfumes y las delicadas sedas. Ahí quedaron las huellas de Fray Junípero Serra, quien con sus naves surcara en difíciles aventuras el Océano Pacífico para evangelizar las Californias. Todo esto es Nayarit, uno de los territorios americanos que mayor tiempo permaneció al margen del dominio español; de hecho, hubieron de transcurrir 200 años después de la conquista para que esta región se considerara colonizada.

Por los confines de la alta sierra oriental, se he dicho que aún hay universos donde persiste el amanecer del mundo. Montañas engañosamente vacías aunque rebosantes de vida en sus hondas cañadas. Ahí nacen las leyendas del Nayar, los mil espejismos de un templo verde llamado *Jiculi*, para los nativos que han vivido ya un millón de soles y han visto las dos eternidades de la vida y de la muerte. Hacia el rumbo del sol que nace, los caminos solitarios van por el filo de las escarpas cruzando puentes de nubes. Ahí viven el huichol y el cora con sus leyes, dioses y geometría de colores, que es de alegría o de pena ritual: un mundo mágico más allá del entendimiento achatado por lo cotidiano. Los huicholes son creyentes profundos, fanáticos y supersticiosos, de lo cual hablan por doquier sus dioses, templos, adoratorios, cuevas, cerros, manantiales, animales y plantas sagrados. Sus fervorosas plegarias, ritos y sacrificios, cantos y danzas buscan el favor divino para sus cosechas, su salud, su gobierno, su proliferación y longevidad. Con ofrendas de singular belleza festejan a la flor de calabaza, al ejote, al elote, etc. Los coras creen en multitud de deidades tales como el sol, el venado y sus propios antepasados. El Jiculi o peyote es usado en ocasiones especiales; su vida está impregnada de sentido religioso, fetichista y de magia; con cantos y bailes diversos, piensan en Cristo y en el Diablo.



Tierra hollada.

Los caminos de aquellos entonces, antes de la conquista, eran comunicaciones atendidas por hombres-flecha que hacían la conducción a través de postas, en recorridos a pie, violentos, en relevos que imprimían mayor eficacia, llevándose, para satisfacción de los poderosos, correos con las últimas novedades y también frescas viandas de mariscos. Transcurre el tiempo y esos correos se transforman cual bestias de carga en cargadores de pesados fardos que contenían los avituallamientos de los conquistadores; así, mencionaremos a Nuño Beltrán de Guzmán, quien, reclutando gente de Colima y Michoacán para conducir la impedimenta al Cacique de Chametla (Sinaloa), había aceptado, enviándole tamemes, a Nuño; pero la carga excesiva volvió “mataduras” a los indios. Y fue tal la angustiada situación de los españoles, y sobre todo de los aliados, que estos prefirieron ahorcarse -más de 500- en los árboles del camino. Posteriormente, con el empleo de animales de carga traídos por Fray Juan de Zumárraga, se alivió a los sufridos conquistados de las labores anteriormente anunciadas.

Con la evolución de nuestros pueblos, fue la rueda que, en carreta y diligencia, dejó al paso del tiempo aquellos recuerdos perdidos en el polvo del camino. Y así, se establecieron las rutas comerciales a Guadalajara y San Blas; se hicieron famosos parajes como La Labor y Cuesta de Ingenieros con miles de peripecias y peligros de asaltos, hasta llegar a San Marcos, que era punto de acceso al ferrocarril en un viaje de solamente 72 horas y, en medio de esas aventuras, anécdotas y cuentos, como el de aquel norteamericano que, viniendo de México, tomó la diligencia en San Marcos con destino a San Blas. El norteamericano venía armado con un buen cojín para amortiguar los tumbas del vehículo a su paso por esos caminos; pernoctando en Tepic, continuó su viaje al Puerto, produciéndose un salto que escandalizó hasta al mismo cochero; la curiosidad hizo a éste voltear la vista hacia el pasaje y vio al primo que llevaba puesto el cojín en la cabeza y, al preguntarle, aquél le respondió con aire de viveza: “¡Oh, aquí sangra y sentaderas no!”

Una vez más el tiempo transcurrió y así llegamos al primer automóvil que transitaba por brechas en épocas de secas a 10 km./h. entre Tepic y Santiago Ixcuintla, haciendo necesario el adaptar aquellas vías, como en el caso de sus antecesores, a ese medio de locomoción; con el andar del tiempo el calendario quedó atrás, contemplando la evolución, a nivel federal primero, como Departamento de Caminos 1925 y luego, por necesidades de operación, en la Dirección Nacional de Caminos. Así, en nuestro caso, empezamos primero con un Departamento de Comunicaciones, ya en 1932 dependiente del Gobierno del Estado, anterior al Decreto del 29 de diciembre de 1933, en el cual se creaba la Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, cuna y arranque de nuestras Juntas Locales. Adentrándonos en sucesos ocurridos en aquel entonces, trataremos de ordenar los detalles más relevantes de nuestra Junta que resistieron estoicamente el paso de los años.

En 1932, figurando como Director General de la extinta Dirección Nacional de Caminos, de feliz memoria, el Ing. Leopoldo Farías, en mensaje del 29 de octubre, solicita al C. Gobernador provisional Gral. Juventino Espinoza, la relación de Caminos Nacionales o antiguos Caminos Rurales para que la sección de Tránsito de la propia Dirección pueda intervenir para la planeación. Asimismo, es solicitada información a la Dirección de Rentas del Estado sobre las rutas donde se han establecido líneas que explotan un servicio público, ya sea de pasajeros o de carga.

Se elaboran proyectos para los caminos San Blas - Tepic, Acaponeta - Tecuala y Ruiz - Santiago Ixcuintla: hechos por el Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas de la entidad a cargo del C. Ing. Emilio Bolaños Cacho Jr., con un costo de \$7,675.25 pesos para 4, 077 kms. para el

primer camino, con intervención de cálculo del C. Ing. J. F. Parkinson.

Carretera Acaponeta - Tecuala: 14 kms. y costo de \$15,020.00 pesos, elaborado por el C. Ing. Guillermo de la Garza.

Carretera Ruiz - Santiago: 20 kms. y costo de \$16, 524.66 pesos, ejecutada por el C. Ing. Alejandro García.

Informe y presupuesto de Tepic a Santiago Ixcuintla, utilizando el terraplén abandonado del ferrocarril a San Blas, con valor de \$21,000.00 pesos, con longitud del 3.5 kms. y pendiente del 6%.

Como podemos apreciar, existe diversidad de costos por kilómetro, desde luego partiendo de caminos reales, susceptibles de mejorar y, como el último caso, sobre terracerías abandonadas. La fiebre constructiva, consecuencia de la necesidad de un país en desarrollo, seguía creciendo y así vemos que en noviembre del mismo año, por acuerdo del C. Presidente de la República fue dado a conocer al C. Gobernador Constitucional del Estado en mensaje 02-1326 del 9 de noviembre último, girado por la Secretaría del ramo, que se había aprobado la construcción de la Carretera Nacional Nogales - Mérida cruzando esta entidad nayarita y teniendo los ofrecimientos de los H. Gobiernos de Sonora, Sinaloa y Jalisco para adoptar respectiva y anualmente las cantidades de \$250,000.00, \$180,000.00 y 400,000.00 pesos, con destino a la ejecución de las obras mencionadas y, asimismo, la propia Dirección Nacional de Caminos necesitaba conocer las cantidades que al efecto se señalan por el resto de los gobiernos interesados para considerar, en proporción con ellas, la asignación que por ayuda aportaría la Federación. Además, en oficio posterior, se solicita el monto del presupuesto para las obras de la carretera Nogales - Mérida dentro del Estado y la cantidad destinada para la construcción del Camino Tepic - San Blas, en la inteligencia de que las sumas propuestas por el Estado deberían de ser aprobadas por la H. Legislatura Local.

Iniciando el año 1933, se insiste en el envío de datos a la Dirección Nacional de Caminos en lo referente al nuevo programa de Construcción de Carreteras en colaboración con los Estados. También es recibida copia de la Ley que creó la Comisión de Caminos del Estado de Nuevo León y el Reglamento de la misma Ley para ver si es de alguna utilidad.

Habiendo quedado pendiente la participación del Estado para el camino Nogales - Mérida, se informó que en el entonces vigente presupuesto de Egresos figuraba la partida #47 con la asignación de \$25,000.00 pesos para la construcción del camino Tepic - San Blas y otras carreteras del Estado y con cargo a la cual se hará el gasto de \$7,675.25 pesos, según los proyectos de los C.C. Ings. Juan F. Parkinson, Guillermo de la Garza y Alejandro García. Complemento estos detalles exponiendo que la suma de \$25,000.00 pesos propuesta, no es posible someterla a la aprobación de la Legislatura Local que no queda reinstalada. Ante la insistencia de la Federación sobre la cooperación para la citada carretera Nogales - Mérida dentro de los límites del Estado, hay que aclarar que, por acuerdo del C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, se ha considerado dicho camino como Nacional y, por tanto, que debe de dársele preferencia dentro del programa aprobado por el C. Presidente de la República, por el acuerdo No. 1746 de diciembre próximo pasado. El Gobierno del Estado respondió así: al efecto, ya se está elaborando un proyecto de acuerdo con el artículo VII del Reglamento sobre construcción de caminos, para remitirlo a la Secretaría del Ramo y en él se establece que no constará la carretera de Nogales - Mérida por las circunstancias que se estiman más urgentes para los intereses económicos de Nayarit: las carreteras locales, que conectan las zonas agrícolas con la vía del fe-

rocarril, ya que el desenvolvimiento del Estado depende en gran parte del movimiento de los productos que sufren estancamientos perjudiciales por falta de comunicaciones constantes.

Además, existe la circunstancia de que la carretera Nogales - Mérida, dentro del Estado, no está interrumpida y durante la época de secas se mantiene en servicio debido a las constantes reparaciones que se le hacen, desapareciendo con esto la urgencia de su construcción en forma permanente, aparte de que, mientras no se haya construido el tramo que atravieza la Sierra Madre en Barrancas, Jalisco, no es apremiante este gasto que sería muy oneroso para la penuria de los recursos que se tienen. Si a esto se agrega que corre paralela al ferrocarril Sud-pacífico, generalmente usado para el movimiento comercial y turístico, se corrobora ampliamente la opinión asentada. Entre tanto, como digo, se considera de gran interés preferir las vías de comunicación que contribuyen en forma inmediata a aumentar las fuentes de riqueza del Estado y, con tal finalidad se ha construido, aunque con sacrificios, una gran parte de la carretera Ruiz -Tuxpan; en menor escala, se está trabajando la carretera San Blas - Navarrete y, en breve, se iniciarán los trabajos de la carretera Acaponeta - Tecuala.

El Gobierno fijó un presupuesto de \$25,000.00 pesos para la construcción de carreteras, el que se ajustará a los caminos proyectados, tomándose en consideración para los cálculos de éstos, igual suma que se supone facilitará el Gobierno Federal, al cumplirse con los requisitos del Decreto respectivo. En cuanto al "Peaje", con las Leyes de Ingresos del Estado y Municipios se prueba que no se ha cobrado. Como ya existe organizada una Junta Local de Caminos, faltando sólo que la Secretaría de Comunicaciones nombre Representante, se espera que al satisfacerse los requisitos que demanda el multicitado superior Decreto, se pueda sin dificultad encauzar los trabajos de caminos en forma que satisfaga los progresistas deseos del Gobierno Federal del Estado.

Para comprobar la organización y revisión de los proyectos y trabajos realizados por el Departamento de Comunicaciones del Estado, al frente del C. Gilberto M. Dalli, fue comisionado por la Dirección Nacional de Caminos el C. Ing. Rafael Guarneros el 10 de abril de 1933. Tal como se esperaba, no solamente el Ing. Rafael Guarneros vino como observador de lo hasta entonces realizado, sino que además se le confirió el nombramiento de primer Representante de la S.C.O.P. ante la Junta Local de Caminos de Nayarit. Con esto, el antiguo Departamento de Comunicaciones cedió lugar a la Junta Local de Caminos y su Jefe, el C. Gilberto M. Delli, Gobernador, quedó constituido como Presidente de la Junta Local de Caminos. Como es natural, la relevancia del cargo permitió al C. Gilberto M. Delli seguir recibiendo en forma directa los oficios enviados por la Dirección, y el Ing. Guarneros como técnico, se fue al frente del trabajo más urgente, con residencia en la Presidencia Municipal de Tecuala, para la atención del camino Acaponeta - Tecuala.

Así, la historia cumple su primera etapa; ya ha quedado establecido el organismo Junta Local de Caminos, se dan los primeros pasos de un largo camino lleno de vicisitudes que, desde su origen, tuvo la limitante económica por la baja capacidad del Estado, ya que sus principales fuentes productivas generan un caudal enorme de impuestos pero, lamentablemente para su causa, son federales. Así, en desventaja, no le es posible promover Programas Bipartitas. Pero sigamos adelante con nuestro relato. Insertaremos breves acontecimientos que, a nuestro juicio, fueron importantes y resultan curiosos en la incipiente Junta Local. Las aportaciones federales se presentaron oportunamente y así, leemos con acuse de recibo 323 - 18795 que hace la Junta y dice: SE DEVUELVE POR TRIPLICADO RECIBO No. 584 POR \$1,041.66 PESOS, APORTACIÓN FEDERAL CORRESPONDIENTE A LA 1a. QUINCENA DE JULIO PPDO.

La Delegación de Contabilidad en su sección de glosa 0. de pago y control de Presupuestos, en noviembre de 1934, dice lo siguiente: Atentamente suplícole ordenar la devolución cortes de caja de esa H. Junta correspondiente a Junio-Julio que remitiéronseles observados para su urgente tramitación. Firma El Auditor, Jefe de la Delegación de Contabilidad, Carlos Kegel. Las relaciones con el ferrocarril Sud-pacífico eran cordiales y se lograban pases anuales como el solicitado por el Ing. Guarneros al C.J.A. Small, Gerente General, para viajar entre Tepic y Acaponeta; recuérdese que ahí era su residencia por razones de trabajo. Los muebles, enseres y útiles según inventario consistente en estante, escritorio, librero, sillones, silla, etc. ascendían a la suma de \$65.40 pesos.

Ante la dificultad de conseguir mano de obra, ya que gran parte de los peones camineros son campesinos que abandonan los frentes de trabajo para atender las cosechas de la estación, se piensa, con el objeto de subsanar en parte estas circunstancias, que posiblemente los delincuentes del orden común que extinguen condenas en las cárceles locales de los lugares por donde atraviezan los caminos en construcción, pudieran, con las debidas seguridades, prestar sus servicios en dichos trabajos y en forma tal que, beneficiando con sus actividades al país, ayudaran en la economía, en el costo de la obra y, al mismo tiempo, se reportara un beneficio personal para ellos, pudiéndoseles cubrir un jornal diario menor que el liquidado a los demás trabajadores, por ejemplo \$0.40 pesos diarios, o bien sin pago, compensando el trabajo desarrollado con una reducción en el tiempo de sus condenas. Todo esto se llevó a cabo como una proposición que se puso a consideración de la aprobación del C. Gobernador del Estado; lamentablemente, no pudo realizarse por estar las cárceles en Acaponeta y Tecuala vacías.

Posteriormente, se tiene la visita del C. Moisés Rosado, Inspector de almacenes, quien vino a implantar un sistema de contabilidad y a inspeccionar el almacén de esta Junta, haciendo el inventario de bienes propiedad de la misma, así como aquellos en su poder pertenecientes a la Dirección Nacional de Caminos, levantándose para tal efecto el acta y las relaciones correspondientes. En el renglón de Semovientes dice: Yegua rosilla manos blancas \$35.00 pesos (Faltó número de serie, marca y motor). En vehículos terrestres, marítimos y aéreos:

Conformadora Little - Aurora (Tracción animal)
Conformadora Rip - Snorther
Tractor Caterpillar Sixty

En diciembre de 1934, en circular No. 320 - 11803 del 15 del actual, se transcribe el Acuerdo del C. Secretario del Ramo, quien ordena lo siguiente: A partir del día 1o. de enero próximo, con el objeto de tener buenos elementos de trabajo y responsabilidad, se utilicen en las obras de construcción de caminos que directa o indirectamente lleve a cabo esa Dirección trabajadores sindicalizados, apegándose para ello al criterio sustentado por el Gobierno Federal en lo que respecta a las facilidades que deben concederse a los grupos de trabajadores organizados de la República.

Entre tanto, nuestro primer Representante de la S.C.O.P., sin tener residencia fija, recibiendo correspondencia en lista de correos de diferentes lugares y teniendo un sueldo de \$282.86 pesos y \$130.50 pesos como viáticos mensuales, continúa en la brega (en las aportaciones de la Federación, como la enviada el 19 de febrero de 1934, se consideró la cantidad de \$1,041.66 pesos, correspondiente a la 2a. quincena de enero, en el camino Nogales - Suchiate -aquí aparece en lugar de Mérida-; de esta suma será descontada la cantidad de \$346.69 pesos, importe del sueldo del

Representante de la S.C.O.P. por el mes de enero, quedando un alcance líquido de \$697.97 pesos para obra). Contemplamos ahora el informe anual que rinde el Departamento de Comunicaciones al C. Gobernador Constitucional del Estado, del cual hemos tomado los siguientes párrafos:

A continuación expongo a Usted una relación de los trabajos llevados a efecto por este Departamento en Cooperación con la Junta Local de Caminos y la Dirección Nacional de Caminos durante el actual 1934:

Camino - Acaponeta - Tecuala: se lograron terminar las terracerías hasta el Municipio de Tecuala (Km. 15.7), tramo atacado a mano, así como 5.3 kms. de canales y contracunetas con sección media de 1 x 1; con estas obras se logró la desecación completa de un camino semipantanosos por la gran cantidad de lagunas que se cruzan hasta convertirse en una vía de comunicación perfectamente sólida, que puede llenar las mayores necesidades de esa región costañera.



Camino Acaponeta-Tecuala, tramo: Puente El Salto Km. 12,000.
31 de octubre de 1936.



Camino Acaponeta-Tecuala, Km. 2,000, Los Cedros.
31 de noviembre de 1936.

Camino Ruiz - Tuxpan: terracerías hasta el Km. 14.4 permiten un avance de 5 kms. con corona de 6.0 mts. y de carácter definitivo dentro de las especificaciones de la D.N.C. El revestimiento provisional, igual que en el camino de Tecuala, se tiende en un ancho de 2.5 mts. por 0.15 mts. de espesor.



Camino Ruiz-Tuxpan, Km. 13,000.
30 de noviembre de 1936.

Se ha estado empleando grava de río y una pizarra desintegrada próxima al camino, que consolida perfectamente al contacto del agua con el material arenoso pétreo. Las contracunetas y canales fueron atacados a mano en un material arcilloso, aprovechándose en un 80 % para la nivelación y formación de terraplenes del camino, usándose carretillas y el sistema de tareas con un rendimiento de 4 m³ día hombre y jornal de \$1.25 pesos. Se amplió el Derecho de Vía a fin de poder proporcionar paso libre al ganado y tránsito que se hace por medio de bestias de carga y que constantemente invaden el camino, perjudicando las obras en ejecución. De 10 mts. que anteriormente se tenían, se ha dejado definitivamente en 30 mts., espacio suficiente para carretera, bestias de carga y seguridad de tránsito. Lo invertido en el presente año suma la cantidad de \$25,708.10 pesos. En el mismo año se autorizó el nombramiento del C. José Cruz Delgadillo, como Tesorero de la Junta Local, quien delegará sus facultades al C. José Godínez Lomelí, ordenándose se caucione a este último su manejo de fondos en los términos que señala el Artículo 66 reformado, del Reglamento sobre Construcción de Caminos en Colaboración con los Estados.

No se puede precisar por falta de información cuándo el Ing. Rafael Guarneros Rivera dejó de ser el Representante y quién lo sustituyó; el tiempo nos lleva a enero de 1937 y encontramos como Representante al C. Ing. Guillermo Landa, quien solicita a la Superioridad un Inspector de Almacenes, para que se instruya sobre las diferentes maneras de llevar las cuentas, puesto que ahí no se tienen conocimientos ni antecedentes para hacerlo, cosa totalmente falsa, ya que vimos con anterioridad la visita del C. Moisés Rosado.

En enero de 1937, se aprueba en principio la aplicación del Impuesto de la Gasolina como aportación ofrecida por el Gobierno del Estado para la construcción de caminos, según telegrama 328-1718 que envía el C. Francisco J. Mujica, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas al C. Gobernador del Estado, y éste acepta asignar las cantidades de \$50,000.00 pesos, como inscripción de

gravamen en el consumo de gasolina. Por otra parte, la Cía. Cigarrera El Águila, con Gerencia en Santiago, dona la cantidad de \$4,000.00 pesos para el camino Ruiz - Santiago y, posteriormente, \$4,500.00 pesos en junio. Fue muy breve la estancia del Ing. Landa al frente de la Junta, ya que en marzo 8 del mismo año hace la entrega al C. Ing. Reynaldo Philippe. Se tiene servicio médico para personal de construcción y conservación de los caminos Ruiz - Santiago y Acaponeta - Tecuala respectivamente.

A pesar del auxilio del impuesto de la gasolina, en noviembre se suspenden los trabajos de conservación y de ahí se suceden una serie de problemas tanto económicos por escasez de fondos como otros de tipo administrativo, donde se involucraron compromisos personales del C. Representante Ing. Philippe y los propios de la Institución, que originaron investigaciones, declaraciones, su sustitución y la del propio Tesorero, ocupando los respectivos cargos en junio de 1938 los C.C. Ing. José Mancera Rico y Bernardo Corona D.

El adeudo de 1937, con valor de \$4,383.14 pesos amparaba facturas y recibos de 14 acreedores, cuyos importes fluctuaban desde \$15.00 hasta \$1,171.75 pesos (éste último por concepto de alquiler de tiros de mulas en escrepas para la formación de terracerías). Los otros, tales como adquisición de combustibles a través de los concesionarios de las compañías petroleras, tales como la Mexicana de Petróleo El Águila, S. A. y la Huasteca Petroleum Co., así como refacciones, herramientas, materiales de construcción, servicios y, como dato curioso, de un féretro para los restos del C. Pedro Becerril, tractorista asesinado en el trayecto de Estación Ruiz a Tuxpan, habiéndose informado que el importe fue cubierto a la viuda del occiso, sin llegar a recabar el recibo correspondiente del carpintero fabricante, por lo que el adeudo sigue vivo. Tratando de recabar mayor información, se encontró que la viuda falleció dos meses después que el marido, por lo que el caso no fue esclarecido.

Nuevamente se mueve el escalafón: en 1939, aparece un nuevo Representante en la persona del Ing. Gilberto Ramos R., quien funge como Jefe de Brigada de Localización de la D.N.C. en Ixtlán, en el tramo de Plan de Barrancas de la carretera entre Tepic y Guadalajara, por lo que tiene simultáneamente ambos cargos. Otros cambios se suceden; así, en 1941, es nombrado el C. Ing. Jorge C. Orozco y en 1942 el C. Ing. Ismael Reyes Retana, quien fungió como tal hasta el 8 de enero de 1943, fecha en que le entregó al Ing. Ochoa Cervantes. Lo realizado en 1943 por la Junta, lo vemos en el informe de erogaciones rendidas a la Superioridad: trabajos de conservación y construcción en 5 caminos de los cuales sobresale el de Tepic - Vallarta con \$212,556.62 pesos y todos juntos alcanzan la cifra de \$410,392.95 pesos. Es digno de todo mérito lo realizado en ese año, si consideramos que las aportaciones, tanto federales como estatales, estuvieron muy irregulares y al mes de mayo solamente se habían recibido \$91,666.66 pesos.

El C. Ing. Armando Salinas, quien fungía como Jefe del Departamento de Cooperación de la D.N.C., a través del C. Ing. Juan Rodríguez Flores, Jefe de la 3a. Zona, obtiene información por visita que éste hace en marzo, y entre sus observaciones destaca la recomendación que hace respecto al camino Tepic - La Presa que, con características de brecha, sirve de comunicación y salida hacia la costa de San Blas y Santiago, por no estar construida la Guadalajara - Nogales, y recomiendan disminuir el gasto posible en su conservación por las siguientes razones:



Entrada a Ixtlán del Rfo. Actual trazo salida a Guadalajara.



Navarrete-San Blas 1947.

a) Es un camino que no se ajusta a las especificaciones, por ser brecha, y

b) Posiblemente la construcción del camino Guadalajara - Nogales se continúe y en esta forma se resolverá definitivamente la comunicación que presta en la actualidad la mencionada brecha.

En otra visita, el propio Jefe de Zona observó que los acarreos en el camino Tepic -Puerto Vallarta se habían estado haciendo a base de carretillas -considerando, según mi opinión, que son más costosos que efectuados con maquinaria y camiones, pues el movimiento de tierra es sumamente pesado y los sobreacarreos tocan a su máxima-. De esta consideración, se tuvo una entrevista con el C. Gobernador, sugiriéndole adquirir dos tractores con angledozer, una motoconformadora y dos camiones de volteo. Sobre el particular estuvo de acuerdo en la proposición, restando únicamente la aprobación del Departamento de Cooperación para la adquisición de la maquinaria citada. En 1944, el Secretario de Gobernación, Lic. Miguel Alemán, ordena que por el Acuerdo del C. Presidente General, Manuel Ávila Camacho, el personal federal goce de los siguientes períodos de vacaciones: del 19 al 29 de mayo, inclusive del 1o. al 10 de diciembre para ese año. Como siempre, respecto al personal de la Junta, la misma es quien debe resolver sobre el particular.

Transcurre el tiempo y llegamos a 1949. Nuestra Junta ha visto incrementada su red, se estudian caminos nuevos como el Compostela - Las Varas, cruzando zonas de cafetales para concluir en una de las zonas tabacaleras más ricas del Estado y el Tepic - Vallarta, cruzando por la zona platanera de Jalcocotán y Nuevo - Nanchi de fuerte potencial agrícola, entre los más importantes. Son los últimos días del Ing. Alfredo Ochoa Cervantes, ya que en agosto le entrega al Ing. Salvador de Alba Salinas, figurando como Jefe de la 3era. Zona el C. Ing. Leonel R. Pacheco; el C. Rafael A. de Ávila cede sus funciones de Tesorero al C. Tomás Rojas Cardiel, según consta en el acta levantada para tal efecto en julio 28 de 1949, figurando como Visitador Especial el C. Gilberto Escobosa (quien sería Tesorero de la J.L.C. en Sonora, 1978).

*Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez.
Representante de la SAHOP.*

COLABORACIÓN DEL C. ING. SALVADOR DE ALBA SALINAS.

A continuación incluyo una reseña elaborada por el C. Ing. Salvador de Alba Salinas, quien describe con toda precisión la obra realizada a esa fecha y que ha tenido un incremento extraordinario en los cuatro años de Gobierno del C. Dn. Gilberto Flores Muñoz, contando con el apoyo decidido del C. Presidente de la República; veamos lo que dice:

La construcción de caminos en el Estado de Nayarit ha sido de tal intensidad durante los últimos cuatro años, que ha colocado esta Entidad en uno de los primeros lugares en cuanto a estas actividades respecta y ha sido uno de los primeros factores para el logro del progreso y del acelerado desarrollo que en todos los órdenes se ha observado en ese mismo periodo.² Su magnitud queda de manifiesto al comparar su red vial actualmente en servicio, con las deficientes, por no decir nulas, comunicaciones de que disponía, habiendo sido éstas, el ferrocarril Sud Pacífico de México y algunas brechas de carácter temporal, exceptuando los caminos Ruiz - Tuxpan y Acajoneta - Tecuala, que sin ser obras definitivas, sí eran transitables en todo tiempo. La red de carreteras actualmente en servicio, alcanza en la actualidad una longitud total de 629, 283 mts., de los cuales la Dirección Nacional

de Caminos ha construido 298,302 mts., la Comisión Federal de Electricidad, 4,500 mts. y la Junta Local de Caminos, bajo el impulso creador del Sr. Gobernador del Estado, Don Gilberto Flores Muñoz, y contando para ello con la decidida y magnífica ayuda brindada por el Sr. Presidente de la República, así como de los señores Lic. Dn. Agustín García López, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Armando Salinas, Director General de Caminos e Ing. Juan Bravo, Jefe del Departamento de Cooperación con los Estados, ha ejecutado la construcción de 326,481 mts. de carreteras, la totalidad de las cuales se encuentran terminadas hasta su revestimiento. Cruza el Estado de Nayarit, en su mayor dimensión, la carretera México - Nogales, con una longitud de 279,802 mts., de los cuales, 161,630 mts. a partir del límite con Jalisco y hasta el Río Santiago, se encuentran pavimentados y, en los restantes 118,172 mts., que distan de este lugar al límite con Sinaloa, prosigue la pavimentación.

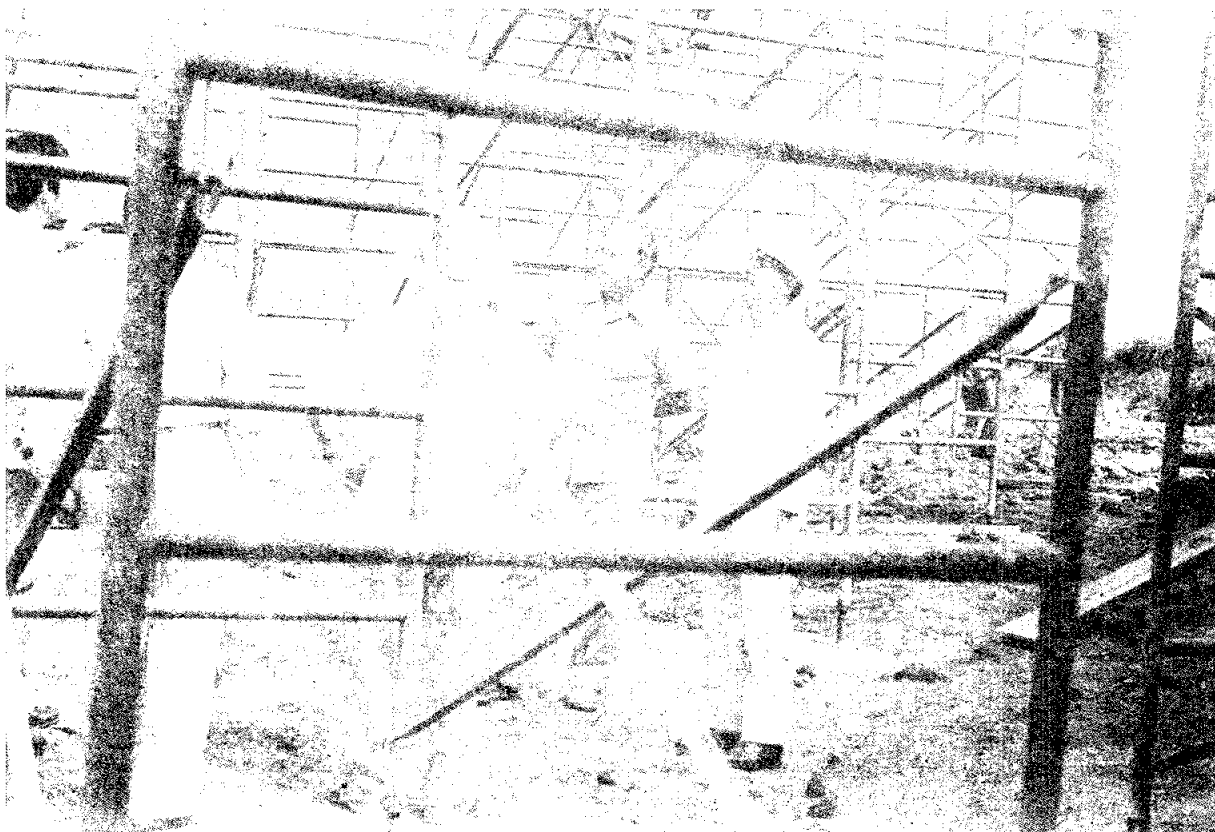
El camino México - Nogales se tomó como base o vía troncal para la planeación y ejecución de los caminos estatales y el proyecto y ejecución de los mismos se debe al Sr. Ing. Alfredo Ochoa Cervantes, Representante de la S.C.O.P. ante la Junta Local de Caminos del Estado, de acuerdo con los deseos y sugerencias del Sr. Gobernador del Estado y de la Dirección Nacional de Caminos. Del camino México - Nogales se desprenden quince carreteras secundarias de penetración, teniendo tres de éstas otras ocho ramificaciones, estando comprendidas en estas ocho ramales, cuatro caminos que forman parte del Ensayo Piloto de Educación Básica de Nayarit. Enumeradas de sur a norte estas carreteras, se encuentra en primer término la desviación a Tetitlán, encontrándose a continuación los caminos Tepic - Compostela - Mazatlán, y Las Varas y Tepic - Jalcocotán - Miramar - Las Varas - Valle de Banderas y Puerto Vallarta; el primero de estos caminos tiene un desarrollo total de 80 kms., estando construidos 65 kms.; el camino a Vallarta tiene una longitud de 200 kms. y hay construidos 30 kms. El progreso en el avance de esta construcción ha sido lento, dada la naturaleza montañosa del terreno por el que atraviesa su trazo en los primeros 40 kms., alcanzando en el Km. 11 una altura de 1,300 mts. sobre el nivel del mar. Siguen las desviaciones a Barranca Blanca y Jumatán, esta última construida por la Comisión Federal de Electricidad y que da acceso a la planta hidroeléctrica del mismo nombre.

El camino al Puerto de San Blas parte de la carretera Internacional, 34 kms. al norte de Tepic y tiene una longitud de 37 kms. encontrándose de éstos, 12 kms. pavimentados. Siguen los apéndices a Nanchi y Yago, estaciones de embarque de la cuantiosa producción agrícola de las vagas a izquierda y derecha del Río Santiago; en el último de los mencionados caminos, fue necesario cruzar el arroyo de "El Caimanero", a cuyo efecto se construyó un puente de estructura metálica de 25 mts. de claro y soldada totalmente, siendo hasta la fecha el único puente construido por este moderno sistema en el país; estos dos pivotes complementan dos caminos de gran importancia y con longitudes de 36 y 39 kms.: Nanchi - Nuevo - El Limón y el que, partiendo de la carretera México - Nogales, toca a Santiago Ixcuintla y continúa al Pozole. Del primero se separan las desviaciones a Sauta y La Presa, y del segundo, los ramales a Botadero, Playa de los Corchos y Sentispac. De este último a su vez, cortan dos nuevas vías a Gavilán Grande y Gavilán Chico.

Principalmente a las bajas regiones marginales, a los ríos nayaritas, debe el Estado su poten-

cialidad, y es por esto que al planearse y construirse la red vial actualmente en servicio, el Sr. Gobernador del Estado, por medio de la Junta Local de Caminos, consideró de urgencia atacar obras de esta naturaleza con mayor intensidad precisamente en estas zonas, y lo acertado de este proyecto realizado en sólo cuatro años hoy se palpa en Nayarit y aun fuera del Estado. En forma similar a lo proyectado y hecho en la zona del Río Santiago, se realizó en las regiones de los ríos, camino Ruiz - Tuxpan (15 kms.), y Tamarín de Pimientillo - Laguna de Mexcatitlán (32 kms.), izquierda y derecha del Río San Pedro y entronque Carretera Internacional, San Felipe - Milpas Viejas (17 kms.) y Acaponeta - Tecuala - Playa de Novillero (40 kms.), a izquierda y derecha del Río Acaponeta.

*Tepic, Nayarit, julio de 1949.
Ing. Salvador de Alba Salinas.*



Visita del C. Gobernador al libramiento.



Inundación 1969. Camino a Milpas Viejas.

COLABORACIÓN DEL C. ING. GUILLERMO MEZA VILLASEÑOR

Septiembre 30 de 1978.³

No puedo precisar en qué año se constituyó la Junta Local de Caminos, sabiendo únicamente que antes de 1942 estuvo aquí como Representante de la S.C.O.P. el Ing. Reyes Retana, pero a fines de ese año se dio principio a trabajos de localización, apegándose a especificaciones de la Secretaría; en ese mismo año, siendo Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta el Sr. Candelario Miramontes y Representante de la S.C.O.P. (hoy S.A.H.O.P.) el Ing. Alfredo Ochoa Cervantes, se inició la construcción a pico y pala del camino Nuevo - Nanchi, actualmente dividido en dos tramos: Inter - Nanchi e Inter - Villa Hidalgo (antes El Nuevo) que se prolonga hasta El Limón.

En esta construcción se contó posteriormente con escrepas de mulas, siendo contratista un ejidatario de Jalcoctán, Municipio de San Blas, llamado Pedro Arvizu, que era el propietario de las mulas. El Ing. Ochoa Cervantes reacondicionó un viejo tractor Caterpillar que tenía abandonado el Gobierno del Estado y que había pertenecido a la extinta Casa Aguirre -que en su tiempo fue dueña de casi todo el Estado, hasta que llegó el reparto agrario-. A dicho viejo tractor, bajo la dirección del Ing. Ochoa Cervantes se le adaptó una cuchilla fabricada en casa para convertirlo en Bulldozer y se mandó a trabajar a este camino; por los años de servicio y el descuido de la pintura ya no quedaba ni el menor vestigio y se veía totalmente negro. Su operador era el que lo había manejado desde tiempos de la mencionada Casa Aguirre, su nombre es Narciso Murillo Lozano; este trabajador era de color moreno oscuro y como dato curioso citaré lo que pasó al llegar esta máquina a la rancharía El Portezuelo: al verlo (al tractor) un chamaco, corrió gritando: “¡Papá, papá, el hombre que lo manija también es de hierro!”.

En ese mismo año (1942) se ejecutaban trabajos de localización, trazo preliminar y trazo definitivo en el camino que originalmente se llamó Tepic - Vallarta (actualmente Inter - Miramar); la brigada de localización estaba integrada por los Ings. Salvador de Alba Salinas como localizador y Jefe de la misma, Antonio Cuevas (Q.E.P.D.) trazador, Guillermo Meza Villaseñor, nivelador y drenajista, Clemente Gollaz Murguía, curvamasa, y Valentín Esqueda, topógrafo y seccionador. Entre los cadeneros, estadaleros y peones -sería difícil recordarlos-, el que todavía sigue en la Junta es Fermín Ramírez (Minguez). Se iniciaron los trabajos de construcción a pico y pala y el Ing. Ochoa Cervantes “desenterró” del almacén del Gobierno del Estado, dos camiones de volteo modelo 1936, que prácticamente los volvió a hacer el maestro mecánico Carlos Carrillo (fueron muy conocidos con el apodo de “cacalinas”) y con carretillas de mano, que los peones llamaban “las cúbicas”, ya que se podía decir en ese entonces que la J.L.C. tenía un gran equipo. El nombre de cúbicas se les aplicó porque los cabos de línea les marcaban a los peones en los cortes el tramo que tenían que excavar y llevar en las citadas carretillas ese producto para formar el terraplén; el mismo cabo las estaba contando hasta completar equis número equivalente a la tarea en metros cúbicos.

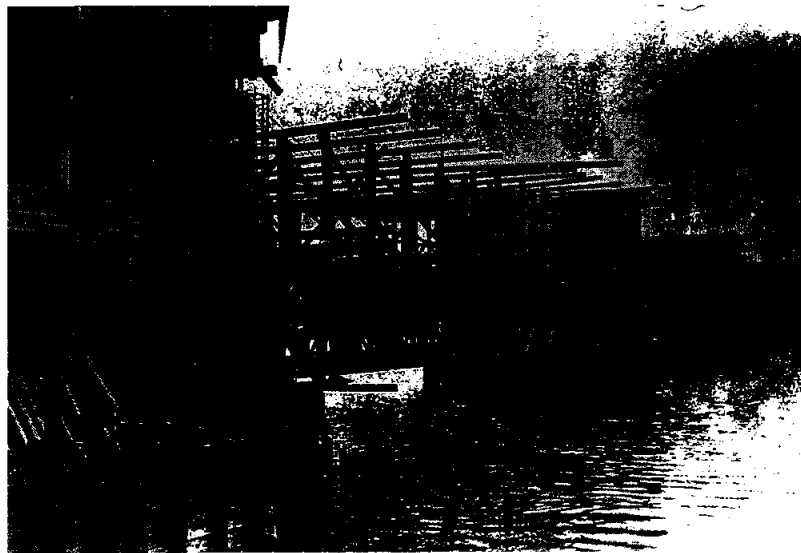
Siguió el camino a Barranca Blanca y otros más, hasta que en año de 1945 ó 1946, ya en el Gobierno de Dn. Gilberto Flores Muñoz, vino como contratista el Ing. Mariano García Sela (Q.E.P.D.) al camino Tepic - Compostela. Y entonces ya se vio buena maquinaria. La Residencia de Construcción estaba a cargo del Ing. Salvador de Alba Salinas; en lo relacionado a terracerías y obras de drenaje a cargo del que esto escribe. Durante el sexenio del Sr. Flores Muñoz se construyeron muchísimos caminos. En 1947 se formaron dos Residencias, una ubicada en Navarrete, abarcando

varios caminos de esa zona y a cargo del Ing. Salvador de Alba Salinas y otra en Acaponeta para la localización y construcción de los caminos de esa región a cargo del Ing. Guillermo Meza Villaseñor, teniendo como auxiliares a los Ings. Agustín Enríquez Roque y Rafael Rodríguez del Río; como tomador de tiempo, almacenista, encargado del río, etc. al Sr. Alfonso García Mora.

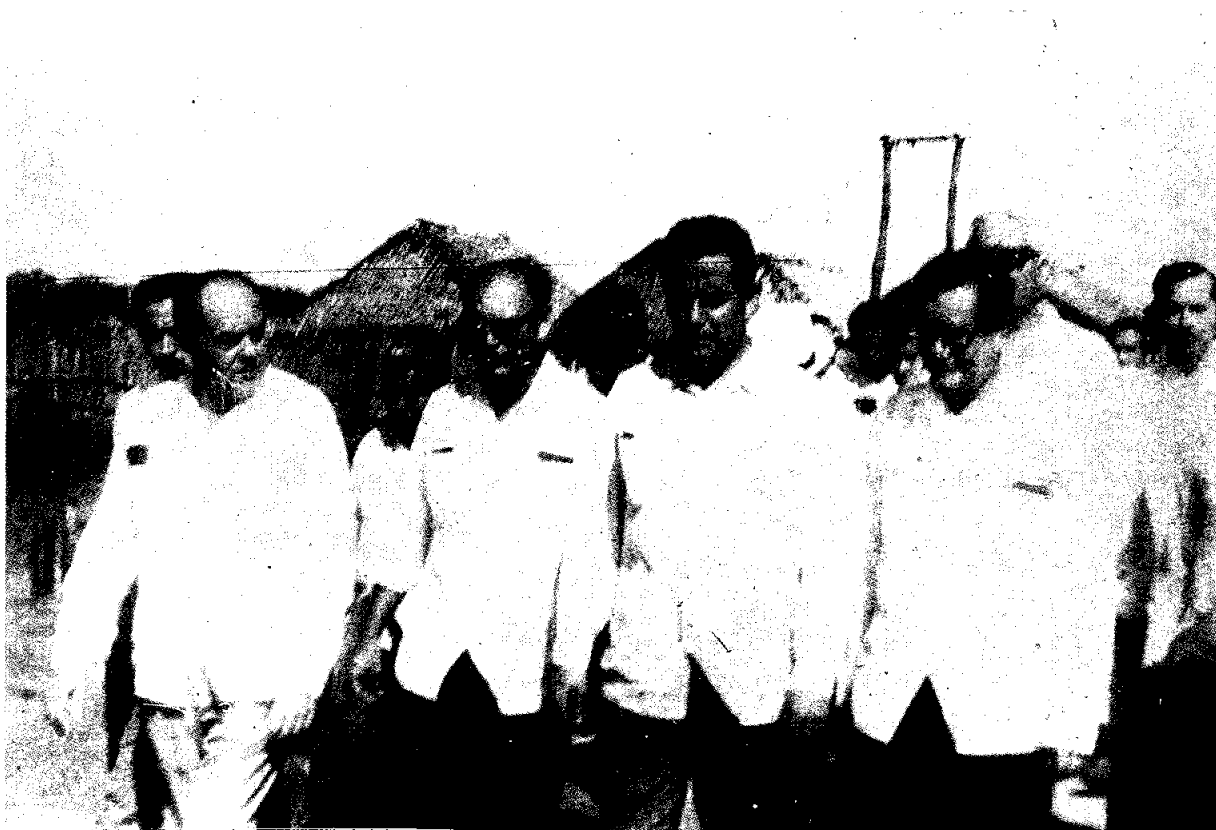
Volviendo al año de 1943, mencionaré al personal administrativo de ese tiempo: Tesorero, Dn. Bernardo Corona; Almacenista, Dn. Sebastián Mercado (ambos Q.E.P.D.); Tomador de tiempo, Oscar Mercado Delgado, que se separó de la J.L.C. y después de varios años reingresó; la Secretaria del Representante, la muy estimada y competente Señora Ma. Luisa (Q.E.P.D.); de momento no recuerdo otras personas.

También por iniciativa y proyecto del Ing. Ochoa Cervantes, se construyó un enrocamiento en la Barra de San Blas "Estero El Conchal". Como Residente en esta obra estuve yo; esta construcción fue muy difícil por las fuertes corrientes en la subida y bajada de mareas y para lograr esta barra se trabajó los últimos cuatro días sin interrupción noche y día; dicho enrocamiento fue con carácter provisional, mientras se construía el puente y sin servicio durante más de 20 años.

No recuerdo con exactitud el año en que se instaló el primer chalán en la Barra de Novillero; este chalán se sacó sin ningún equipo adecuado ni inadecuado (a mano) de la Barra de San Blas, transportándose en un trailer hasta su destino; se operaba a mano con palancas denominadas "Perros" que tenían una mordaza que se acoplaba al cable que estaba anclado en ambas márgenes y en esa forma se impulsaba. Posteriormente, la Dirección de Conservación donó a la J.L.C. un chalán más grande que ella utilizó antes de estar concluido el puente sobre el río Santiago.



Puente de Novillero.



Gira de trabajo en Barra de Novillero, 1971. Aparecen de Izquierda a derecha el Ing. Maiz Mier, el Ing. Santiago Martínez Ríos, el Ing. Luis E. Bracamontes y el Gobernador del Estado.



Puente de Novillero

Este chalán se llevó por el mismo río hasta su desembocadura donde lo recibió en alta mar un remolcador que lo dejó en la "Boca de Teacapan, Sinaloa"; se impulsaba con malacate accionado con motor de gasolina. Tanto a este chalán como al anterior, había que sacarlos del agua cada tres meses para limpiar fondos, cambiar madera y pintar la madera, ya que era atacada por el caracolillo o terrado. Para evitar este trabajo tan caro y difícil se le construyó sobre la madera del fondo un forro de concreto hasta una altura de 20cms. sobre la línea de flotación, lo que dio magnífico resultado. En el año de 1958 aproximadamente, siendo Gobernador del Estado el Sr. Francisco García Montero, se mandó construir a los astilleros de Mazatlán, Sinaloa, un chalán metálico para desplazamiento de 50 toneladas, de esta embarcación aunque menos que las anteriores, también costó mucho dinero su mantenimiento y las tres representaron infinidad de dificultades y problemas; se hace mención a esto, ya que en la historia de la J.L.C. fue de lo más difícil, por todo lo antes mencionado y para dar servicio al público, que nunca estuvo satisfecho.

Aproximadamente en 1950 se establecieron dos residencias para atender trabajos de construcción y conservación, una a cargo del Ing. Daniel Zizumbo Nava, que comprendía de Tepic al sur hasta los límites con el Estado de Jalisco, y la otra a mi cargo, de Tepic al norte, hasta los límites con el Estado de Sinaloa. Posteriormente se reorganizaron la Residencias: la Norte a mi cargo, comprendiendo del Río Santiago hasta los límites con Sinaloa. La Centro, del Río Santiago a Tepic, a cargo del Ing. Rafael Rodríguez del Río y la Sur de Tepic a los límites con Jalisco, a cargo del Ing. Agustín Enríquez Roque.

Todo lo antes mencionado se logró gracias a la buena armonía que ha existido entre Gobierno del Estado y J.L.C., por la atinada política que los Representantes han sabido llevar, así como por el buen manejo del timón de la citada Junta. Como en todo trabajo, hubo problemas, contratiempos,

buen manejo de timón en la citada Junta. Como en todo trabajo hubo problemas, contratiempos, momentos difíciles y alegrías.

Desde 1943 a la fecha, la J.L.C. y su personal han tenido la suerte de que la Secretaría ha enviado en su Representación a personas competentes, concientes y con el don de gentes. A continuación, por orden cronológico, menciono a los Sres. Ings. que han estado en Nayarit:

Alfredo Ochoa Cervantes, Salvador de Alba Salinas, Carlos Perrusquía Alcocer, José Romero Rodríguez, José González Maiz, Jesús Gaytán López, Virgilio Pineda Arellano y Juan Ruvalcaba Íñiguez.

Tepic, Nayarit, 2 de octubre de 1978.

¹ Se advierte que la primera narración de esta historia se interrumpe de manera brusca en el año de 1949; sin embargo, le siguen dos colaboraciones que la completan.

² El Ing. de Alba Salinas reseña en julio de 1949.

³ Como dato curioso, se pueden confrontar las fechas en que está escrita la colaboración del Ing. Meza Villaseñor.

NUEVO LEÓN.

Antecedentes Sobre Construcción de Caminos en el Estado de Nuevo León.

Aun cuando existen antecedentes antes de 1925 -en que se crea la Comisión Nacional de Caminos- de inversiones por parte del Gobierno Federal y del Gobierno Estatal para la construcción de caminos, estas inversiones no son sucesivas, por lo que es evidente que no obedecen a programas específicos de Gobierno. Tal es el caso del ofrecimiento por parte del Gobierno Federal de subsidiar al Estado de Nuevo León con \$3,000.00 pesos mensuales para construcción de caminos, hecho que asienta el Sr. Ramiro Tamez, Gobernador Constitucional Substituto, en su Informe de Gobierno del año 1922: "En virtud de que el Gobierno Federal ofreció al Estado un subsidio de \$3,000.00 pesos mensuales, destinados al mejoramiento de los caminos nacionales y de las rutas privadas de esta Entidad, se organizó con tal motivo la 'Junta de Caminos', que desde luego comenzó a ejercer sus funciones, habiéndose formulado un Reglamento para el funcionamiento de la misma y teniendo en estudio el proyecto para iniciar sus trabajos con la construcción del camino que comuniqua a esta ciudad con la capital de Coahuila, por ser esta vía una parte de la Gran Calzada que se pretende construir desde la ciudad fronteriza de Laredo, Tamaulipas, hasta la capital de la República. Aun cuando oficialmente se ha comunicado que ya se giraron las órdenes a la Jefatura de Hacienda para que se haga el pago de las mensualidades comprendidas desde julio del presente año a esta parte, no se ha llegado a percibir cantidad alguna, siendo éste el motivo principal por el cual los trabajos no se han emprendido".

Con la creación de la Comisión Nacional de Caminos en 1925, se inicia en el país la época moderna de construcción de caminos. El Estado de Nuevo León es de los primeros en ser beneficiado por los programas federales de inversión en caminos, al iniciarse la construcción del camino México - Laredo, en el tramo Monterrey - Laredo. Este hecho y el creciente número de vehículos de motor, principalmente en la ciudad de Monterrey, motiva al Gobierno del Estado para establecer un programa de construcción de caminos locales. Es así como el 12 de noviembre de 1927 por iniciativa del Lic. Aarón Sáenz, Gobernador Constitucional del Estado, el Congreso del Estado expide la Ley que crea la Comisión de Caminos del Estado y el 24 de diciembre del mismo año, el Reglamento correspondiente.

La Comisión de Caminos se integró por el Gobernador como Presidente, el Tesorero General del Estado, como Tesorero, dos Vocales, Representantes de los Ayuntamientos del norte y del sur del Estado y Representantes de la Asociación de Automovilistas, de la Cámara de Comercio y del Centro de Ingenieros. Se establecen las leyes fiscales respectivas con las que se logran los fondos para que la Comisión los invierta en programas anuales de construcción. Las leyes fueron: dos al millar sobre el valor de las fincas rústicas y urbanas; los impuestos sobre vehículos de motor, exceptuando los de Monterrey (éstos se dedicaban a la pavimentación de la ciudad de Monterrey), y un impuesto adicional de \$2.00 pesos por automóvil al mes.

El primer programa de trabajo de la Comisión se inicia en febrero de 1928 bajo la dirección técnica del Ing. Salvador Othón Orozco, comisionado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas al Gobierno del Estado, quien recibió el cargo de Director de Caminos en el Estado.

Adicionalmente, contaba la Comisión con la asesoría de los técnicos de la Comisión Nacional de Caminos adscritos a las obras en el Estado de Nuevo León. El programa incluía los siguientes caminos:

Monterrey - Cadereyta Jiménez
 Camino a Villa de García
 Sabinas Hidalgo - Villaldama - Bustamante

En el camino Monterrey - Saltillo, se trabajó coordinado con el Gobierno del Estado de Coahuila; y el Sabinas Hidalgo - Villaldama - Bustamante se había iniciado con la cooperación (\$20,000.00 pesos) de los vecinos y el equipo y técnicos de la Comisión Nacional de Caminos, y en el transcurso de 1928 la Comisión Local se encargó de la obra. La Comisión Nacional de Caminos tenía localizadas sus oficinas en el Palacio de Gobierno, en la planta baja, esquina noroeste. De 1928 a 1932 la Comisión Nacional de Caminos invierte en construcción y conservación de caminos locales aproximadamente las siguientes cantidades:

| | |
|--------|-----------------------|
| 1928 | \$ 280,000.00 |
| 1929 | \$ 300,000.00 |
| 1930 | \$ 325,000.00 |
| 1931 | \$ 325,000.00 |
| 1932 | \$ 183,000.00 |
| Total: | \$1'413,000.00 pesos. |

En noviembre de 1932, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se dirigió a los Gobiernos de los Estados informándoles del propósito de implantar el sistema de cooperación federal para la construcción de caminos. El Gobierno del Estado de Nuevo León inmediatamente se comunica con la Dirección Nacional de Caminos, intercambian ideas y presenta la primera proposición de programa. El 22 de diciembre de 1932, el Presidente de la República, General Abelardo L. Rodríguez, dicta el Acuerdo que define la base para la construcción de caminos en cooperación Federación - Estado y en los primeros días del mes de enero de 1933, el Estado de Nuevo León comunica a la S.C.O.P. que se encuentra dentro de los requisitos marcados por el Acuerdo Presidencial, de acuerdo a las siguientes Bases que incluye el Gobernador Constitucional, C. Francisco A. Cárdenas, en su informe de Gobierno 1932 - 1933:

BASE PRIMERA.- Quedaron definidos los dos caminos que se construirían con la ayuda federal: 1o. el camino Matamoros - Mazatlán, dentro de los límites del Estado; 2o. el camino Linares - Matehuala, también dentro de los límites del Estado.

BASE SEGUNDA.- Los cuatro incisos de esta segunda base se cumplieron como sigue:

I.- Periódicamente se estuvieron enviando por la Comisión de Caminos del Estado a las distintas autoridades federales del ramo, los planos y proyectos de construcción del camino Linares, Galeana, La Ascensión, etc. En cuanto al camino Matamoros - Mazatlán, la misma Dirección Nacional de Caminos tiene en su poder los planos respectivos. En la Ley de

Hacienda del Estado, expedida por Decreto No. 75 correspondiente al Ramo 2o. Poder Ejecutivo, 4a. Parte, la Partida No. 78 asigna para caminos en el Estado la cantidad de \$300,000.00 pesos.

II.- Queda sometido al estudio de la Dirección Nacional de Caminos y a su aprobación, tanto el Programa General, como los mensuales de Proyectos de trabajos.

III.- Por Decreto de 12 de noviembre de 1927 se creó en el Estado y ha funcionado sin interrupción, una Junta Local para la construcción de carreteras, con el nombre de Comisión de Caminos del Estado, integrada por el Gobernador y el Tesorero del Estado, dos Vocales designados por los Ayuntamientos, un Representante de la Asociación Mexicana Automovilística, dos Representantes de la Cámara de Comercio y dos Representantes de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Monterrey.

IV.- En ninguno de los caminos del Estado se cobra peaje.

Es así como a partir del 1o. de febrero de 1933 se establece el primer programa integrándose el Fondo Cooperativo de la siguiente manera:

| | |
|------------------------------------|---------------------|
| Camino Matamoros - Mazatlán | \$ 180,000.00 |
| Tramo Monterrey - Saltillo | |
| Tramo Monterrey - Reynosa | |
| (Dentro de los límites del Estado) | |
| Camino Linares - Matehuala | \$ 340,000.00 |
| (Dentro de los límites del Estado) | |
| Total: | \$ 540,000.00 pesos |

En la misma fecha se transforma la Comisión Local de Caminos en la Junta Local de Caminos del Estado de Nuevo León. Continúa en el Palacio de Gobierno y queda integrada de la siguiente manera: Presidente, el Gobernador Constitucional del Estado, Francisco A. Cárdenas; Vicepresidente, Carlos Garza Cantú; Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Salvador Toscano; 4 Vocales; Jorge Rivero y Rafael Pozas de la Cámara Nacional de Comercio, e Ingenieros Juan Garza Lafón y Bernardo Elosúa de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Monterrey; Tesorero, Samuel L. Sepúlveda; Secretario, Marcelino Hinojosa; Pro-Secretario, Ing. Santiago Serna de la Asociación Mexicana Automovilística.

El personal administrativo de la Junta consistía en una Secretaria, señorita María Escobedo; Cajero - Pagador, señor Alberto C. Carrillo; Encargado de Costos, Federico Penilla; Almacenista, Andrés Dosal, y Tomador de Tiempo, Manuel López Castellanos. El personal técnico consistía en un Jefe de Ingenieros, Ing. Porfirio Treviño Arreola; 4 Residentes, ingenieros Manuel Espinosa, Roberto Martínez, Pablo Domínguez y Carlos Sifuentes; un Sobrestante de Construcción, José Ma. Flores Gómez; uno de Maquinaria, Felipe Gámez y aproximadamente 200 peones. El pago de salarios se efectuaba con escolta de un cabo y dos soldados, que se solicitaba cada decena por oficio del Representante dirigido a la 7a. Zona Militar.



1930.- Camino Monterrey-China.

Parados de izquierda a derecha: Gabriel González Cruz, Luis Sepúlveda, Ranulfo Díaz, Jesús González y Julián Treviño. Sentados: José Treviño Lozano, Carlos Agapito Camos, Jesús García y Miguel Torres. Era la hora del almuerzo y al final aparecen dos vendedores de pan.

El programa del año 1933 incluía las siguientes obras: camino Linares - Matehuala, tramos Linares - Iturbide, Iturbide - Galeana y Puerto Pastores - La Ascensión - Dr. Arroyo - San Antonio; camino Matamoros - Mazatlán, tramo Jabalí - Los Muertos (de límites de los Estados de Nuevo León y Tamaulipas a límites de Estados Nuevo León y Coahuila).



1932.- Camino Linares-Galeana.

El residente, Ing. Roberto Martínez, con el Presidente Municipal de Galeana; Sobrestante, Ernesto Sepúlveda; Cabo, Jesús García; Operadores, Darío Gómez, Gabriel González Cruz, Miguel Torres y un grupo de peones.

El 20 de abril de 1934 se expide la “Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados” y la Junta Local de Caminos continúa trabajando fundamentada en la Ley que crea la Comisión Local de Caminos. Es hasta el 11 de septiembre de 1937 en que por iniciativa del Gobernador Constitucional, General Anacleto Guerrero, el H. Congreso del Estado aprueba la Ley que crea la Junta Local de Caminos del Estado, complementándose así las bases jurídicas locales y adecuándose el Organismo a las disposiciones marcadas por la Ley Federal.



1936. Construcción de terracerías con escrepas jaladas por mulas.

El General Anacleto Guerrero, Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta, en su Informe de Gobierno 1936 - 1937, al referirse a las obras públicas informa, en general, de los programas que ejecuta la Junta Local de Caminos y de las prestaciones que se proporcionan a los trabajadores de este Organismo:

“Caminos.- La construcción de caminos en el Estado ha constituido una de las preferentes actividades del Gobierno. Siendo las comunicaciones uno de los factores que más concurren al desenvolvimiento y desarrollo de las fuentes económicas de los pueblos, consecuentes con esta afirmación, el Ejecutivo a mi cargo solicitó y obtuvo de este H. Congreso se asignara en la Ley de Hacienda del presente año la suma de \$500,000.00 pesos para este importante ramo, suma ésta, la más alta que se ha consignado para tal objeto. De la cantidad antes mencionada se aplicaron \$400,000.00 pesos a la aportación del Gobierno del Estado para la construcción de caminos dentro del mismo en cooperación con el Gobierno Federal, el que, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley del 20 de abril de 1934, aportó una cantidad igual para el objeto indicado. Los \$100,000.00 pesos restantes se están erogando en la construcción y conservación de caminos vecinales por cuenta exclusiva del Estado. Con la

cooperación de la H. Junta Local de Caminos y la dirección técnica del Ingeniero Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se formuló el programa de trabajos que deberían ejecutarse en el año que abarcó del 1o. de septiembre de 1936 al 31 de agosto ppdo., programa que se desarrolló normalmente de acuerdo con los presupuestos aprobados. La importancia y seriedad de los trabajos ejecutados durante el periodo de tiempo a que se refiere este Informe, puede apreciarse ampliamente en la memoria descriptiva que demuestra el avance de los mismos. De acuerdo con los programas y presupuestos aprobados por la H. Junta Local y siguiendo la norma de atacar un camino solamente hasta su terminación, el total de las aportaciones se ha invertido en la construcción del camino a Reynosa, destinando únicamente \$3,000.00 pesos mensuales para la conservación del camino Linares - Mathuala, dado que en él se ha invertido ya en años anteriores la suma de \$800,000.00 pesos”.

“Consecuente con la invariable línea que el Ejecutivo se ha trazado en materia obrerista, pugnando por el mejoramiento de los obreros, por su elevación moral y material, buscando siempre un mejor nivel de vida para ellos, ha considerado a los trabajadores de caminos al servicio del Estado con las mismas prerrogativas que la Ley Federal del Trabajo concede a los obreros de las industrias, otorgándoles salario mínimo, pago de 7o. día, atenciones médicas, indemnizaciones, transporte de operarios y sus familias, derecho de escalafón por antigüedad, aumento de salarios, vacaciones a todo el personal, incluyendo a los peones, a quienes por primera vez se les concedieron en este año 10 días de descanso con goce de sueldo. Es de notarse el esfuerzo que se ha hecho para que los trabajadores gocen de un buen servicio médico, para el efecto cuenta la H. Junta Local de Caminos en la actualidad, con los servicios de un Médico Director, dos Médicos Ayudantes, titulados, además de un pasante. Para los trabajadores que padecen enfermedades profesionales se les proporcionan gratuita-



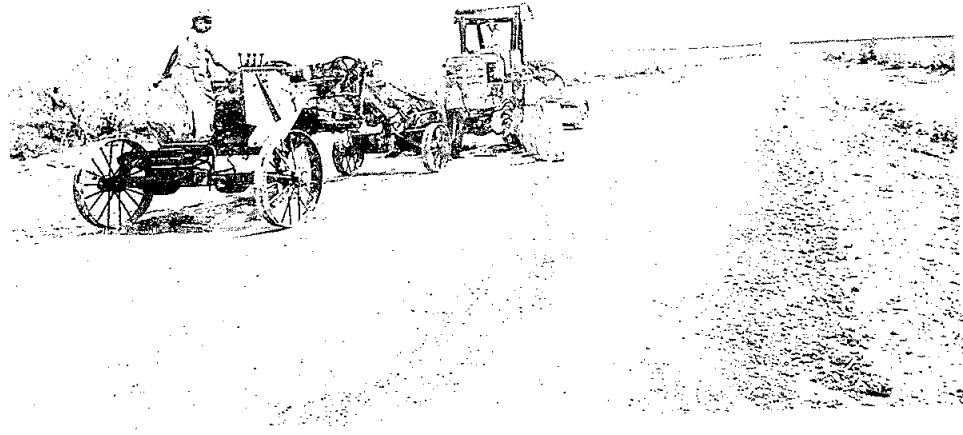
El Doctor Manuel G. Espinosa, Médico Oficial de la Junta, en una de sus visitas semanales a los trabajadores en el campo.



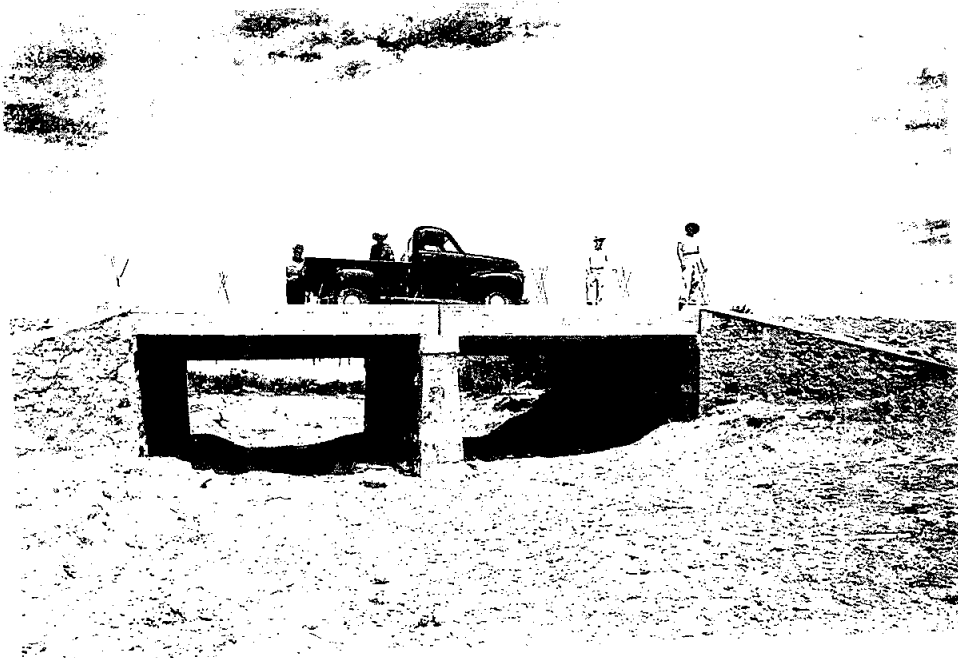
1939 Camino: Monterrey-Reynosa. Puente El Chino.
 Aparecen entre otros: Carlos Rodríguez, Tesorero JLC; Manuel Saldaña,
 Pagador JLC; Gral. Anacleto Guerrero, Gobernador, Ing. Barney, Repte.
 Gobernador; Prof. Manuel Flores, Pte. Mpal. Monterrey; Ing. Carlos
 Rivera, Presidente JLC.



1939 Gral. Anacleto Guerrero, Gobernador del Estado, inaugurando el
 puente "El Chino" en la Carr. Monterrey - Reynosa.



1945 Monterrey - Reynosa.
Aparecen de izq. a der: Julián Treviño hijo, Ayudante de Operador;
Alonso Ríos, Chofer; Julián Treviño, Operador; Un peon no identificado;
Federico García Garcés, Superintendente JLC; Leonardo Ortíz,
Superintendente JLC.



1945 Carretera Monterrey - Reynosa . Aparecen entre otros: Ing. Federico García
Garcés, Superintendente JLC; Ing. Leonardo Ortíz, Superintendente JLC .

mente las medicinas además de 75% de su sueldo hasta por un año.

Para los trabajadores que padecen enfermedades no profesionales se les pasan dos meses con médico y medicinas y por un mes el 50% de sueldo, además de las prerrogativas de que se ha hecho mención, por cuenta de cooperación, se hospitaliza a los enfermos que necesiten de este servicio en una sala especial para los trabajadores de Caminos con alimentación de primera. Con objeto de que los trabajadores gocen de mayor comodidad, en los campamentos se han construido casetas de madera desmontables, amplias y ventiladas, las que han sustituido casi en su totalidad a las incómodas y antihigiénicas carpas de lona”.

“Compenetrado el Ejecutivo del Estado de la importancia que para el futuro del País tiene el fomento de los deportes entre los obreros, pues con esto se logra alejarlos de los vicios, se han fomentado éstos con éxito halagador, promocionando a los trabajadores equipos completos de base-ball, volley-ball, basket-ball. Debo hacer especial mención del entusiasmo con que los trabajadores de caminos han acogido este estímulo, pues a la fecha en casi todos los campamentos se practican deportes. Teniendo conocimiento el Ejecutivo que en los días de pago rondaban cerca de los campamentos de trabajadores expendedores de bebidas embriagantes y tahúres profesionales, obró con mano de hierro contra estos malos elementos, logrando conseguir su expulsión de los centros de trabajo”.

“De la partida destinada para la construcción y conservación de caminos por cuenta exclusiva del Estado, se ha estado construyendo parte de la carretera que une a Ramones con General Terán, así como la de Cadereyta - Villa Santiago; igualmente, se ha estado conservando la carretera Monterrey - Apodaca y otros caminos vecinales”.

“Para terminar, deseo informar a Vuestra Soberanía, que el Señor Presidente de la República acordó, con fecha reciente, que en todas las carreteras del país que están haciendo los Gobiernos de los Estados en cooperación con el Gobierno Federal, se dejase bajo la responsabilidad de los C.C. Gobernadores la dirección de los trabajos y el manejo de las partidas señaladas para las citadas carreteras, interviniendo la Secretaría de Comunicaciones en la dirección técnica de las obras; en la inteligencia, sigue diciendo el señor Presidente, de que se dicta ese Acuerdo por considerarse que así se tendrá una mayor cooperación de parte de los Gobiernos de los Estados y la responsabilidad directa de una obra como son las carreteras, en las que, tanto el Gobierno Federal como los Locales, tienen un interés especial. Posteriormente, el mismo señor Presidente de la República, expidió el Reglamento sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, en donde campea el amplio espíritu que animó el Acuerdo anterior, y con el objeto de que el Estado de Nuevo León continuara desarrollando sus esfuerzos en esta materia en cooperación con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, oportunamente me permití remitir a la H. Legislatura Local las modificaciones necesarias a la Legislación anterior, creando así la Junta Local de Caminos que se encuentra ya funcionando dentro de las nuevas modalidades establecidas”.

Presidentes de la Junta Local de Caminos.

Como se mencionó anteriormente, el primer Presidente de la Junta fue el Gobernador Constitucional del Estado, Francisco A. Cárdenas; el 28 de diciembre de 1933, don Francisco A. Cárdenas renunció a su cargo de Gobernador del Estado y fue nombrado Gobernador Sustituto el Lic. Pablo Quiroga, quien fungió hasta octubre de 1935 como Presidente de la Junta con los mismos miem-

bros de la administración anterior, excepto el Tesorero, que fue sustituido por el señor Gregorio Rodríguez Villarreal. De octubre de 1935 a abril de 1936, el Gobernador Provisional Gregorio Morales Sánchez; de mayo de 1936 a octubre de 1939, el Gobernador Constitucional General Anacleto Guerrero Guajardo; de octubre de 1939 a octubre de 1943, el Gobernador Constitucional General Bonifacio Salinas Leal; de octubre de 1943 a octubre de 1949, el Gobernador Constitucional Lic. Arturo B. de la Garza y Garza; de octubre de 1949 a diciembre de 1952 en que renunció, el Gobernador Constitucional Dr. Ignacio Morones Prieto; de diciembre de 1952 a octubre de 1955, el Gobernador Interino José S. Vivanco; de octubre de 1955 a octubre de 1961, el Gobernador Constitucional Lic. Raúl Rangel Frías; de octubre de 1961 a octubre de 1967, el Gobernador Constitucional Lic. Eduardo Livas Villarreal; de octubre de 1967 a junio de 1971 en que renunció, el Gobernador Constitucional Lic. Eduardo A. Elizondo; de junio de 1971 a julio de 1973, el Gobernador Sustituto Lic. Luis M. Farías; de agosto de 1973 a julio de 1979, el Gobernador Constitucional Dr. Pedro G. Zorrilla Martínez; a partir del 1o. de agosto de 1979 es Gobernador Constitucional del Estado y presidente de la Junta Local de Caminos, don Alfonso Martínez Domínguez.

Representantes de la Secretaría.

El 1o. de febrero de 1933 se hace cargo de la Representación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el Ing. Salvador Toscano; el 21 de noviembre de 1935 el Ing. Toscano entregó la Representación al Ing. Pablo Domínguez Cueva, quien fungió durante 22 años. El día 4 de octubre de 1957, el Ing. Domínguez hizo entrega al Ing. Luis Alvelais Corona, que fungió como Representante de la S.O.P. hasta el 31 de marzo de 1959; el Ing. Fernando Hernández Rioja fue Representante del 1o. de abril de 1959 al 5 de septiembre de 1962, fecha en que hizo entrega a su antecesor Ing. Luis Alvelais Corona, quien fungió durante 11 años, haciendo entrega el 15 de diciembre de 1973 al Ing. Miguel Ángel García Fernández, quien entregó su cargo el día 4 de febrero de 1976 al actual Representante de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Ing. Leonardo Melo y Cerda.

El Ing. Don Isidro Díaz Martínez, fungió como Jefe de la Primera Zona de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, de enero de 1941 al año de 1963, fecha en que se vio precisado a retirarse por incapacidad física.² Tenía su oficina en el edificio de la Junta y en virtud de su reconocida capacidad, dedicación al trabajo y profesionalismo, fue un valioso auxiliar técnico de las labores encomendadas a la Representación.

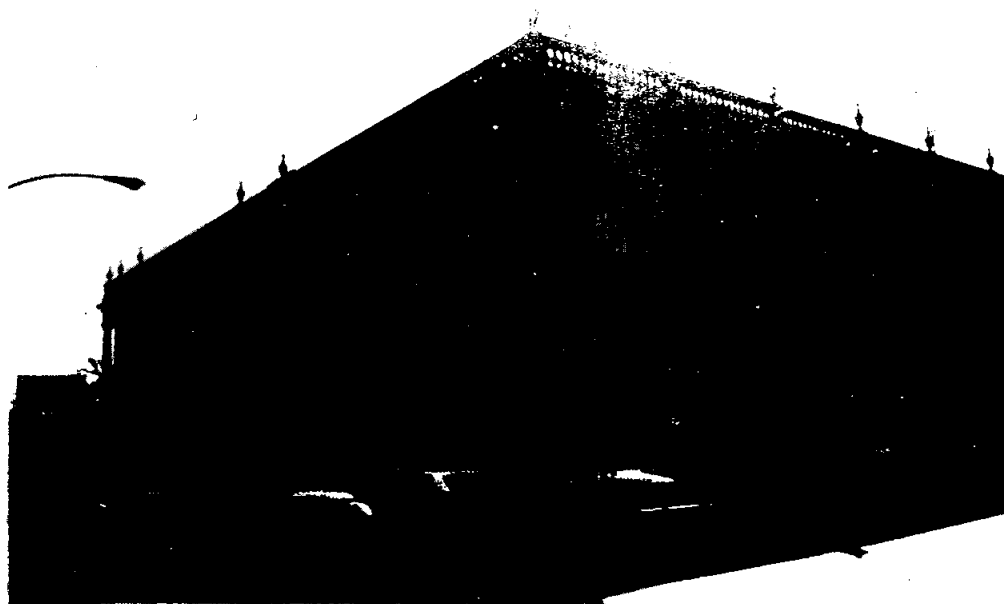
Tesorereros de la Junta Local de Caminos.

El primer Tesorero de la Junta fue el señor Samuel L. Sepúlveda, quien fungió del 1o. de febrero de 1933 (tenía el nombramiento de Tesorero de la Comisión Local de Caminos desde el 15 de septiembre de 1932), hasta el 2 de enero de 1934; el señor Gregorio Rodríguez Villarreal del 2 de enero de 1934 al 5 de octubre de 1935; don Anastasio A. Treviño Martínez del 5 de octubre de 1935 a febrero de 1936; nuevamente don Samuel L. Sepúlveda de marzo a mayo de 1936; el Secretario de la Junta, señor Marcelino Hinojosa, fue autorizado para firmar documentación de mayo a agosto de 1936; el señor Marcos Martínez Cantú fungió como Tesorero de agosto de 1936 a septiembre de 1937; Carlos Rodríguez, de octubre de 1937 a enero de 1941; Alberto C. Carrillo fue nombrado por el C. Gobernador como Encargado de la Tesorería del 9 de enero de 1941 a septiembre de 1942; Ernesto Ballí fungió como Tesorero de octubre de 1942 al 6 de febrero de 1950; Manuel M. Saldaña del 7 de

febrero de 1950 al 10 de enero de 1969, fecha en que se hizo cargo el actual Tesorero de la Junta Local de Caminos, Ramiro Aguirre Medina.

Locales que ha ocupado la Junta Local de Caminos.

Las primeras oficinas que ocupó la Junta Local de caminos, corresponden a las que ocupaba la Comisión Local, ubicadas en la planta baja de la esquina noroeste del Palacio de Gobierno.



Posteriormente, las oficinas de la Junta pasaron a ocupar un local alquilado que era una residencia de estilo europeo en la Avenida Pino Suárez Norte 426, esquina con Manuel María de Llano, donde permanecieron hasta 1942. En el año de 1942 la Junta se trasladó a otro edificio similar, también alquilado, frente al que ocupaba. Hace muchos años fueron derrumbadas ambas fincas. En abril de 1947, la Junta se trasladó al edificio que actualmente ocupa en las calles de Zarco y Humboldt, en una finca proporcionada por el Gobierno del Estado, construida en terrenos de jurisdicción federal por haber sido rescatados con motivo de la canalización del Río Santa Catarina. Por Decreto Presidencial número 1534 de fecha 30 de octubre de 1961, el predio que ocupa la Junta fue incorporado a los bienes del dominio público de la Federación, destinado a la Secretaría de Obras Públicas para el servicio de la Junta Local de Caminos del Estado de Nuevo León. Posteriormente, con oficio de 11 de septiembre de 1965, la Oficina Administrativa de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, informa la existencia del Decreto Presidencial que retira del servicio de la Junta Local

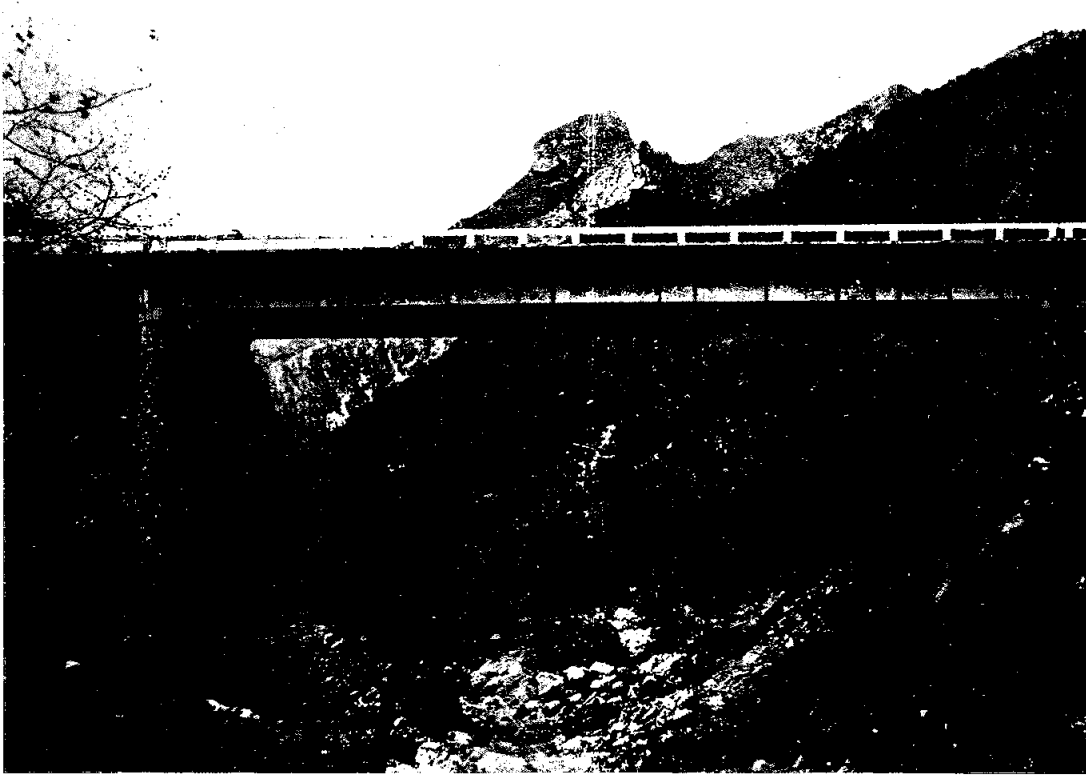
de Caminos el predio de referencia, para donarlo en favor de la Universidad de Nuevo León; sin embargo, no se efectuó la entrega, quedando hasta la fecha indefinida la situación legal del terreno que ocupa la Junta para sus oficinas.

Principales Obras.

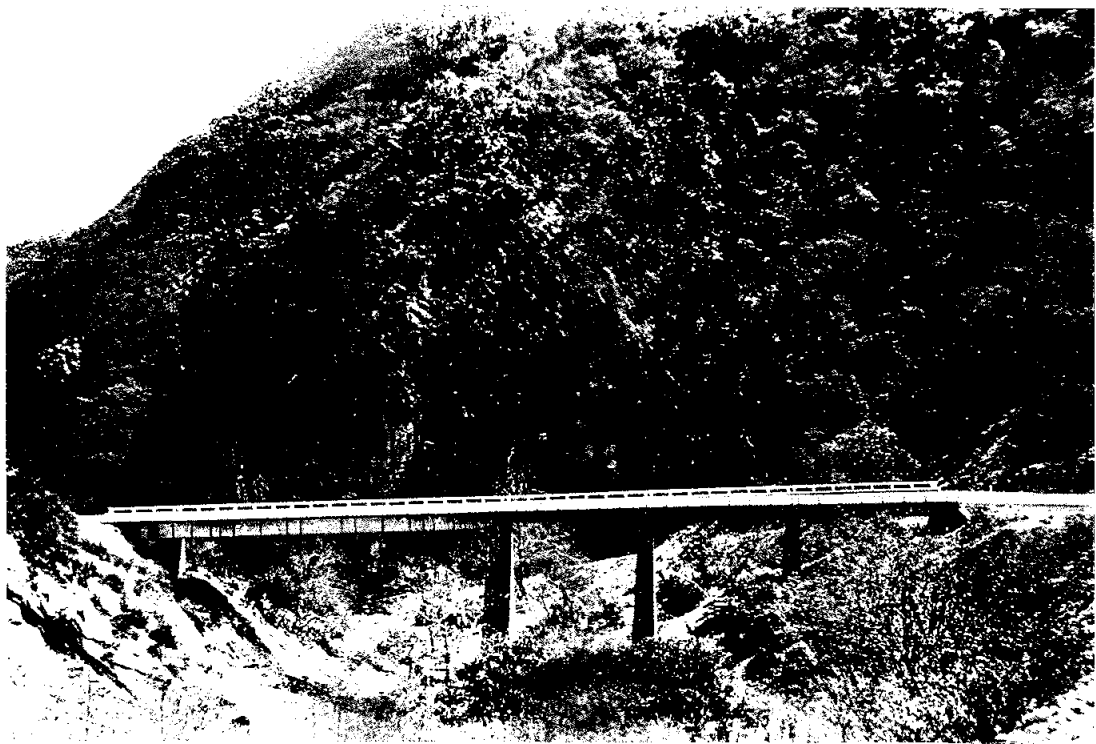
La Junta Local de Caminos del Estado de Nuevo León ha participado en un alto porcentaje de la construcción de caminos del Estado. Basta mencionar que de la Red Federal en el Estado, con excepción de los tramos Ciudad Victoria - Monterrey y Monterrey - Nuevo Laredo, y del camino Montemorelos - General Terán, la Junta ha participado en los programas cooperativos o con fondos federales en los caminos Monterrey - Monclova, Cadereyta - Allende, China - General Terán y Linares - San Roberto.



Riego de impregnación de la Carretera: Monterrey-Monclova
El Gobernador, Lic. Eduardo Livas y su comitiva, el contratista Arturo García; El Residente de la Junta, Ing. Joel Dewey Saavedra y trabajadores de la JLC.

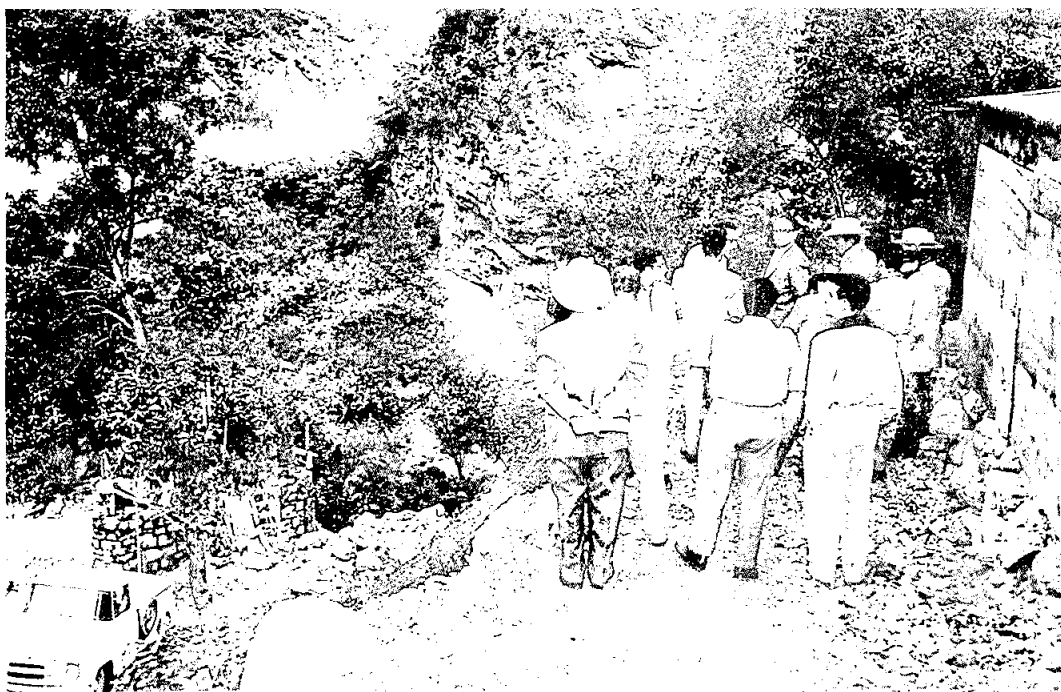


Puente Santa Rosa sobre la Carretera Linares - San Roberto en el Estado de Nuevo León
(a principio de los años 60's).



Algunos de estos caminos han sido reconstruidos, modificados o ampliados por la Secretaría; sin embargo, recientemente (1973 - 1975) la Junta ejecutó con cargo a su fondo cooperativo, la ampliación (doble calzada) del camino Monterrey - Saltillo en el tramo Monterrey - Límites de Estados de Nuevo León y Coahuila. Dentro de las obras importantes en las que ha intervenido la Junta Local y que actualmente tiene a su cargo la conservación, se encuentran: el camino Monterrey - Anáhuac - Laredo, el camino Matehuala - Dr. Arroyo - La Poza, el camino China - Méndez. De estos caminos, la Junta ha construido los tramos dentro de los límites del Estado. Para 1940, el presupuesto de la Junta era ya de \$1'435,000.00 pesos, dedicados a la construcción y conservación de caminos, y los trabajadores estaban integrados en un Sindicato que se formalizó en junio de 1935, que se llamó entonces Sindicato de Empleados y Obreros Constructores de Caminos del Estado de Nuevo León, y que en 1937 se afilió a la C.T.M.

El proceso de expansión caminera continuó y en 1950 el presupuesto aumenta más del 100% llegando hasta \$3'589,000.00 pesos. Sin embargo, esa década fue una época difícil para los camineros, ya que los pagos de salarios se retrasaban mucho y se pasaban hambres al grado de comer sólo flores de palma y ratas de campo. Aun así, la Junta continuaba sus programas y contrataba un médico y un farmacéutico de planta, que fueron el Dr. Manuel G. Espinosa García y Don Manuel González, quienes efectuaban visitas a los caminos para atender a los trabajadores en sus lugares de trabajo. En el periodo 1950 - 1960, se trabajó en varios caminos que sólo se construían a nivel de revestimiento, entre ellos Monterrey - Cd. Mier, China - General Terán, Allende - El Fraile, Agualeguas - Gral. Treviño, Linares - Galeana - Dr. Arroyo y Monterrey - Apodaca.



Puente de Tapias
Carretera: Linares - San Roberto - Galeana.



Inauguración del Camino Apodaca - Santa Rosa, por el Gobernador del Estado Lic. Raúl Frías.

Se terminaron hasta pavimentación los caminos Caderyta - Allende, Entronque Carretera a Mier - Pesquería y Marín - Higueras, entre otros. La construcción de vías de comunicación en su incesante avanzar tenía en el año de 1960, un presupuesto de \$9'249,00.00 pesos. Cabe hacer mención de que en el año de 1957, el Sindicato se integró al de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

De 1960 a 1970 hubo un incremento bastante importante en la construcción de caminos, factor decisivo en el desarrollo económico, comercial y cultural de Nuevo León. Durante este periodo fueron incorporándose diferentes programas que tenían diversas modalidades de inversión, todos ellos de gran importancia:

- Programa Vecinal, a partir de 1960.
- Obra Federal Complementaria, a partir de 1962.
- Estatutal Extraordinario, a partir de 1966.
- Caminos Rurales, a partir de 1969.

Dentro de estos programas cabe hacer mención especial al programa de Caminos Rurales, que se integró con el único fin de comunicar pequeñas localidades que se encontraban aisladas, propiciando además con esto el mejoramiento social y económico para sus habitantes. La creación de estos programas originó que para 1970 el presupuesto de la Junta ascendiera a los \$35'616,000.00 pesos, casi cuatro veces lo que había en 1960. En este periodo se trabajó, entre otros, en los siguientes caminos: Monterrey - Villaldama - Colombia, Agualeguas - Parás, Agualeguas - Nogales - Los Garza,

Mina - Monclova (Límites de Nuevo León y Coahuila), La Poza - Dr. Arrollo - Matehuala, Carretera Monterrey - Reynosa Km. 250 - Garza González, Libramiento Sur de Monterrey (dos calzadas con cuatro carriles).

Después de 1970 se continuó con los mismos programas mencionados, habiéndose terminado algunas obras e iniciándose otras de igual o más importancia y fueron las siguientes: Villa Juárez - Huinalá, China - Méndez, Cerralvo - Los Herrera, Ampliación de la Carretera Monterrey - Saltillo, Huizache - San José, Puente Santa Rosa, Libramiento Santa Rosa, Salinas Victoria - El Carmen, Aeropuerto - Estación Pesquería, Montemorelos - El Vapor, Mina - Espinazo, vado Abasolo y puente Peatonal San Luisito, sobre el Río Santa Catarina, entre otras. Con estos programas, en 1979 se manejaron \$94'512,000.00 pesos.



Camino: Saltillo-Monterrey
 Tramo: Santa Catarina - Lim. Edos. Nuevo León y Coahuila.
 Tramo terminado 100% con raya central y lateral.
 Vista del Km. 47 al Km. 46.
 Programa estatal de construcción.



El Dr. Pedro G. Zorrilla Martínez, Gobernador Constitucional del Estado y Presidente de la Junta Local de Caminos (1973-1979), acompañado del Ing. Sergio A. López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación; Lic. Eduardo Garza González, Secretario de Fomento Económico y Obras del Gobierno del Estado e Ing. Leonardo Melo y Cerda, Representante de la SAHOP ante la Junta desde el 1o de Agosto de 1979.

El año 1979 se marca como un año importante para las comunicaciones carreteras en el Estado, considerando los ofrecimientos que hizo desde su campaña para Gobernador Don Alfonso Martínez Domínguez, de comunicar por camino pavimentado todas las cabeceras municipales de Nuevo León. Su mística caminera se deja ver en estas sus palabras: "El comunicar a todo el Estado por carreteras y acabar en consecuencia con el aislamiento de distintas zonas que por esta causa se encuentran sumergidas en la pobreza y en el completo abandono, será una realidad al llegar al gobierno". Lo anterior quedó corroborado durante su toma de protesta, al decir que "las carreteras y los caminos son arterias del Estado para la vida digna y plena del hombre y su economía". La obra caminera a partir de entonces, se ha llevado a todos los rincones del Estado con la terminación de obras que se habían iniciado en periodos anteriores como: Monterrey - Colombia, Pesqueira - Santa María la Floreña, Sabinas Hidalgo - Parás, Santiago - San Mateo, Los Villarreales - Mamulique, Gral. Terán - Guadalupe, La Joya - Vaquerías, y Prolongación Cuauhtémoc - Gral. Escobedo - Libramiento Norte de Monterrey, entre otras; y la iniciación de nuevas obras, enfocadas todas ellas a ir cumpliendo con una estructura carretera básica, como lo son: Montemorelos - Rayones - Galeana, Dr. Arroyo - Mier y Noriega, Aramberri - Zaragoza, Entronque Carretera Monterrey - Reynosa - El Carrizo, Anáhuac - Presa Venustiano Carranza (Don Martín), Unidad Habitacional Adolfo López Mateos - Entronque Carretera a Villa de García y Entronque Libramiento Norte de Monterrey, Pedreras de San Miguel. Además de estos caminos, todos ellos pavimentados, se ha incrementado notablemente la Red de Caminos Vecinales revestidos, y Rurales.



1979 Carretera: La Escondida-Aramberri. Zaragoza N.L.

Breves Relatos de Trabajadores de la Junta.

*Sr. Concepción Magallanes Flores.
(Ingresó en el año de 1927).*

En el año de 1927 empecé a trabajar en la Comisión de Caminos del Estado, que dependía nada más del Gobierno del Estado y tenía las oficinas en el Palacio de Gobierno, en la Esquina de Zaragoza y 5 de Mayo, el Jefe era el Ing. Salvador Othón Orozco y el Gobernador, el Lic. Aarón Sáenz. En ese año se estaba trabajando en el camino México - Laredo, de Ciénega de Flores en adelante. También recuerdo que el camino Monterrey - Saltillo debe haberse iniciado en 1926, ya que, cuando yo entré en 1927, tenía aproximadamente un año de estarse construyendo. El Monterrey - Reynosa se inició en 1931. En el año 1933, quedó legalmente constituida la Junta con muy poquito personal, pues era el Representante Ing. Salvador Toscano, la secretaria señorita María Escobedo, Federico Penilla en Costos, Almacenista Andrés Dosal y el Tomador de tiempo, Manuel López Castellanos. Además en el campo había unos 200 peones y dos Sobrestantes, don José María Flores y el de Maquinaria que era el señor Felipe Gámez. Los Sobrestantes hacían diversos trabajos incluyendo hacer las veces de Pagador y al no haber ingenieros Residentes recibían las órdenes directamente del Representante.

En 1934 se iniciaron los caminos Linares - San Roberto y Monterrey - Cadereyta y en ese entonces ya se contaba con alguna maquinaria o "equipo de campaña" como se llamaba conjuntamente a un tractor y a una motoconformadora. Recuerdo que el Sindicato se formalizó en junio de 1935. El Sindicato ayudaba mucho a la gente y utilizaba lo que juntaba de cuotas en beneficio de los trabajadores. Los miembros del Comité Directivo iban con frecuencia a los Campamentos y dejaban

pizarrones, periódicos y revistas para que los trabajadores nos distrajeramos en nuestras horas de descanso y vigilaban estrechamente que nunca nos faltara el agua potable para beber. Y como último dato antiguo, recuerdo que fue en 1950 cuando empezó a haber diversos tipos de maquinaria, como pipas, petrolizadoras, aplanadoras y bulldozers.

*Sr. Pedro Ramírez Jiménez.
(Ingresó en 1928).*

Ingresé a la Comisión de Caminos del Estado en el año 1928, con categoría de peón y \$0.75 pesos de salario. En 1933, cuando se fundó la Junta Local de Caminos, recuerdo que ganaba \$1.75 pesos como Bodeguero, y en 1940 me pagaban \$4.50 pesos como Checador de materiales. Mi época de caminero, a la fecha, de hecho acabó, pues me encuentro en mi hogar por incapacidad física para continuar con las labores que desempeñaba últimamente como Tomador de Tiempo. La inactividad física en que me encuentro, me ha hecho evocar varios recuerdos de mi vida caminera:

Los trabajadores de la Comisión de Caminos del Estado no teníamos servicio médico, nos atendíamos por nuestra cuenta de cualquier enfermedad y sólo en casos de accidente de trabajo, mediante un oficio firmado por el Ingeniero Representante, se nos prestaba servicio en el Hospital Civil "Gonzalitos" (ahora Hospital Universitario Dr. José Eleuterio González), que se encontraba ubicado en 15 de Mayo entre Pino Suárez y Cuauhtémoc, precisamente donde actualmente está el Hospital de Zona del IMSS. Recuerdo que en julio de 1935, cuando se estaba agregando una losa al Puente Chapultepec en la carretera Monterrey - Reynosa y no había los adelantos de ahora, se ponía papel ruberoide para juntar una losa con otra y a la mezcla para el vaciado se le agregaban cientos de huevos para que tuviera más adherencia. En lugar de vibradores, determinado número de peones, el Sobrestante, los choferes y hasta el Ingeniero residente en caso de apuro, se ponían a picar la mezcla con pedazos de varilla, terminando muchos de ellos con las piernas quemadas por el cemento y tenían que acudir para su atención médica al Hospital Civil "Gonzalitos". Era costumbre muy generalizada en los ingenieros Residentes auxiliarnos en la ejecución de nuestras labores cuando estábamos muy apurados.

El Sindicato, que se fundó en 1935, tenía alquilada una casa bastante amplia con 15 camas, cocina y una persona encargada de preparar alimentos a los trabajadores que venían del campo y no tenían donde quedarse. Asimismo adquirió mobiliario y equipo de enfermería y acondicionó una pequeña Clínica atendida por dos Pasantes de Medicina; y posteriormente, a partir de enero de 1942, por un Médico, el Dr. Manuel G. Espinosa García y un Farmacéutico, don Manuel González, pagados por la Junta. Dos veces por semana la Junta proporcionaba una camioneta panel acondicionada como ambulancia para que el médico recorriera los caminos y atendiera a los trabajadores en sus lugares de trabajo. Como en aquella época casi no había medicinas de patente, el Médico al regresar del camino traía las recetas para que el farmacéutico preparara las fórmulas y se enviaban las medicinas a cada trabajador. Asimismo el Sindicato compraba a precios de mayoreo artículos de primera necesidad y los trabajadores llevábamos de allí lo que necesitábamos, que se nos vendía al costo y esto era muy bueno para nosotros. Algo también digno de mencionarse, es que el Sindicato, a fin de año, exactamente en 1937, 1938 y 1939, repartió las cuotas sindicales entre todos los trabajadores del campo por partes iguales, por supuesto era poco, pues alcanzábamos \$15.00 ó \$20.00 pesos cada uno, era una especie de aguinaldo, que en ese año no existía, pues hasta el periodo presidencial de Don Adolfo Ruiz Cortines fue que por Decreto se instituyó el aguinaldo durante el mes de diciembre de cada año.

También como un dato de añoranza, recuerdo que durante los Gobiernos del Gral. Anacleto Guerrero 1936 - 1939 y del Lic. Arturo B. de la Garza 1943 - 1949, había mucha dificultad para el pago de los sueldos; no nos pagaban puntualmente y pasábamos hambres, al grado de que en los campamentos nuestra comida consistía en flores de palma y ratas de campo como platillos principales. Ante esta situación, en una ocasión, marzo de 1937, nos vimos precisados a formar una comisión para ir a ver al Presidente Lázaro Cárdenas a San Luis Potosí, que en ese entonces se encontraba en esa ciudad viendo el problema del General Cedillo que amenazaba levantarse en armas. La comisión fue formada por un servidor, Federico Penilla y Emeterio Leija, por cierto, con buen éxito, ya que al llegar a San Luis nos atendió personalmente prometiéndonos ayudar de inmediato. Al día siguiente que llegamos a Monterrey ya había una orden telegráfica para que se dieran las aportaciones para el pronto pago. Es digno de mencionar que el Diputado Federal por Nuevo León, Dionisio García Leal nos ayudó mucho para lograr esta entrevista con el Presidente; de hecho, él la coordinó y estoy seguro de que sin su ayuda no la hubiéramos logrado.

En el año 1929 durante el movimiento Escobarista (General Gonzalo Escobar), un grupo de trabajadores de la Comisión de Caminos fuimos comisionados, acompañados por el Sobrestante Rosendo Cruz y del Operador Darío Gómez, para quemar un puente de la vía del ferrocarril Monterrey - Saltillo a la altura de Villa de García, pues se suponía que por allí entraría el General Escobar. Rociamos el puente de gasolina, le prendimos fuego y ardió todo, pues la estructura era de madera. Esta maniobra fue inútil, pues al regresar nos encontramos con que el General Escobar y sus fuerzas rebeldes ya habían entrado a Monterrey por la vía del ferrocarril a Torreón y habían saqueado los bancos de la ciudad. Ya de regreso, al llegar a Santa Catarina había un cordón de fuerzas Escobaristas deteniendo e investigando a todos los que entraban por ese lugar; afortunadamente, gracias a la intuición del Sobrestante Rosendo Cruz, poco antes nos habíamos deshecho de las latas vacías donde habíamos llevado la gasolina para quemar el puente.

*Sr. Gabriel González Cruz.
(Ingresó en 1928).*

Siendo gobernador el Lic. Aarón Sáenz se fundó la Comisión de Caminos del Estado estando su oficina en el Palacio de Gobierno. Yo entré a trabajar en 1928, siendo el Director de Caminos el Ing. Othón Orozco, con sus colaboradores Ing. Manuel Espinosa, alias "El Fogonazo", que era el Jefe de Localización, y el Ing. Roberto Martínez; como Tomador de Tiempo, el señor Manuel López Castellanos, Sobrestantes, don José María Flores y don Quirino Vilches. El primer camino que principió fue el de Monterrey - Saltillo, era el único que tenía campamento de escrepas tirado por mulas bajo las órdenes del Sobrestante de Segunda, Francisco Gutiérrez. Principió el camino Monterrey - Cadereyta bajo las órdenes de don Quirino Vilches. Los primeros operadores fueron Darío Gómez e Inés Treviño. Los primeros Choferes Cayetano Sosa, con el Ing. Orozco, y Lorenzo Garza conducían un camión de volteo con caja de madera. Y había otros choferes, Alonso Ríos, que traía un camión de transporte, Joaquín Luna, alias "El Huache", y Cliserio, "La Gringa". En el año de 1929 comenzó con más brío, mandando a su servidor Gabriel González Cruz, con un equipo de montaña y el compañero Rogelio Rodríguez. Empezamos a acarrear las viguetas de fierro en un remolque que llamábamos "El Diablo". Cuando acabamos de cambiar las viguetas comenzó la conformación del puente rumbo a Cadereyta. En seguida llegó otro equipo de la Comisión Nacional de Irrigación. Entonces ya contábamos con tres equipos, estando como tractoristas Darío Gómez, Miguel Torres, Luis Sepúlveda y un servidor; como conformadores, Inés Treviño, Julián Treviño y Ernesto Sepúlveda, y como

Ayudante, Jesús López. Con este equipo y personal, llegamos a China en el año 1930; allí reparamos la maquinaria. En seguida, ya con el equipo reparado, nos mandaron el año 1931 a comenzar de Linares a Galeana. Este camino llegó hasta Las Crucitas, o sea, el Km. 25, porque de allí en adelante no era posible proseguir con las máquinas. Con muchas dificultades pasamos al otro lado de la sierra, comenzamos a trabajar en el Puerto de los Encinos y después llegaron los otros equipos a hacer pura conformación. Llegamos con la terracería hasta La Ascensión. En el año de 1933 pasamos al camino Dr. Arrollo - Matehuala; en ese tiempo había Ingenieros Residentes, el Ing. Pablo Domínguez, el Sobrestante de maquinaria, Ernesto Sepúlveda, y el mecánico Julián García "El Capitán". Esta conformación quedó terminada hasta los límites del Estado de Nuevo León con San Luis Potosí. De allí nos regresamos a Monterrey. En el año 1933 se formó la Junta Local de Caminos. Su primer Representante fue el Ing. Salvador Toscano y para ese entonces ya se contaba con más personal. Vino el Ing. Carlos Sifuentes, especializado en petróleo y se comenzó a petrolizar de Santa Catarina a Saltillo.

Sr. Arturo Sánchez Chávez.

Empecé a trabajar en Iturbide en el camino de Linares a Galeana, en el tramo de Iturbide a La Colorada. No habiendo contratistas en ese tiempo, se hacían los trabajos por administración, existiendo dos campamentos en la zona sur, uno en Iturbide y otro en Labor Colorada, municipio de Iturbide. Había aproximadamente un promedio de 300 peones. También había dos Cabos, uno de nombre Francisco Herrera y el otro Vicente Herrera, que recibían órdenes del Sobrestante, señor José María Flores Gómez; este señor hacía las veces de Sobrestante, Tomador de Tiempo y Pagador. La maquinaria que en ese entonces se utilizaba, si es que se le puede llamar así, consistía en carretillas, palas, talaches y hachas. Además nos auxiliábamos con unos carritos como góndolas que se conducían por rieles que se colocaron de Iturbide a La Colorada, aprovechando este sistema para acarrear material o diversos al lugar donde se construía. También recuerdo que el tramo Linares - Crucitas estaba en proceso de construcción en 1932. El sistema de pago de sueldos que se llevaba en aquel entonces era al principio por semana, posteriormente por decena y luego por quincena, que es el sistema que se lleva hasta la fecha. Además en ese entonces sólo se pagaban los seis días de trabajo, o sea, de lunes a sábado, no pagando el domingo. De 1930 a 1980 he vivido en el sur del Estado, primero en la Ascensión, municipio de Aramberri; luego en La Escondida, municipio de Linares; después en Aramberri; luego en San Gregorio, municipio de Dr. Arroyo, y finalmente tengo 12 años viviendo en Dr. Arroyo, Nuevo León, habiendo educado a mis hijos dentro del ambiente y vida camineros, al grado de que dos de ellos desearon trabajar también como yo en la Junta Local de Caminos; uno de ellos, Manuel Sánchez López, tiene 22 años de trabajar en la Junta, y el otro, Arturo Sánchez López, tiene 29 años de laborar también en la Junta, o sea, casi toda una vida igual que la mía, ya que yo tengo 47 años de laborar en la Junta y con una edad actual de 70 años.

Un recuerdo no muy bueno que digamos, pero digno de mencionarse, es que durante el Gobierno del Lic. Arturo B. de la Garza, que fue del año 1943 a 1949, fue una época difícil para nosotros, ya que durábamos hasta 6 decenas sin cobrar y teníamos que vender las tarjetas en comercios donde nos conocían. Si era por mercancía, nos cambiaban las tarjetas por su valor, pero si era por dinero, nos descontaban el 10%. Otro recuerdo es que nuestros cambios y traslados de lugar donde trabajábamos o donde vivíamos, los hacíamos en carretillas. Además, para acarrear el agua para el uso personal, lo hacíamos en barricas que cargábamos en burros.

Participaron en la formulación de este documento: Ing. Leonardo Melo y Cerda, Representante de la S.A.H.O.P. ante la Junta; Manuel Chávez Gutiérrez, Araceli Arzipe Martínez, Concepción Magallanes Flores, Pedro Ramírez Jiménez, Gabriel González Cruz y Arturo Sánchez Chávez, todos ellos trabajadores de la Junta.

¹ Escrito fechado el 20 de febrero de 1980.

² El 1o. de enero de 1934 se crea el Departamento de Cooperación con los Estados, el cual funcionó hasta 1959 como tal, cuando, por ley del 23 de diciembre de 1958, se fraccionó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en dos: la de Obras Públicas y la de Comunicaciones y Transportes, por lo cual, al desaparecer la Dirección Nacional de Caminos, es la Dirección General de Carreteras en Cooperación, perteneciente a la Secretaría de Obras Públicas, la dependencia que se encarga de los asuntos relacionados con la construcción y conservación de los caminos en cooperación.



QUERÉTARO

Constitución de la Junta Local de Caminos del Estado de Querétaro.

El C. General Abelardo L. Rodríguez, Presidente Constitucional Substituto de los Estados Unidos Mexicanos, en acuerdo número 1746 del 22 de diciembre de 1932, ordena la Construcción de Caminos en Cooperación, motivando que el H. Congreso de la Unión dictara el 29 de diciembre del mismo año la Ley respectiva para la formación de Las Juntas Locales de Caminos en todos los Estados de la República. Con base en esto, la Dirección Nacional de Caminos, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, forma el Departamento de Cooperación. El 25 de marzo de 1933, la Dirección Nacional de Caminos, por conducto del Departamento de Cooperación, nombra como Representante de la misma Secretaría, al C. Ing. Armando Salinas para que integrara la Junta Local de Caminos del Estado de Querétaro. Con tal motivo, el día 1o. de abril de ese año, queda constituida la Junta de la siguiente forma: Presidente, C. Saturnino Osornio, Gobernador Constitucional del Estado; Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Director Técnico de las Obras, C. Ing. Armando Salinas; Tesorero, C. Ing. Alfonso Ramírez Paulín; Representante de la Cámara de Comercio, C. Adalberto Sánchez Camarena; Representante del Departamento de Auto - Transportes, C. Manuel R. del Abrego.

Ingresos y Aportaciones.

El Gobierno de Querétaro se compromete a entregar la cantidad de \$40,000.00 pesos para el año de 1933, repartidos en doce mensualidades, entregando inmediatamente \$10,000.00 pesos en efectivo por los meses transcurridos de enero a marzo, más \$3,333.33 pesos, importe de trabajos por faenas, calculados a razón de sesenta centavos por hombre día, que en esta forma y en lo sucesivo el Gobierno de Osornio cumplió con sus aportaciones. La Federación, basada en el artículo 3o. de la Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, aporta la cantidad de \$13,333.32 pesos, que son sumados a los \$10,000.00 pesos del Estado: la Junta se encuentra en condiciones de iniciar los trabajos. El Ing. Salinas organiza primeramente las oficinas para la administración de las obras, las cuales quedaron instaladas: la Oficina Central en la Calle de Madero # 71 Pte., lugar conocido como La Casa "Mota" y también lugar donde estaba instalado el Palacio de Gobierno, frente al Templo de Santa Clara; el almacén establecido en la Av. Zaragoza # 34 Pte., antigua casa de "carros", lugar de piso de los carros tirados por mulas, encargados de la recolección de la basura y actualmente convertido en la Escuela Primaria Federal "Benito Juárez".

Primeros empleados.

Oficinas:

María del Carmen Frías¹
 Jose Antonio Barrera Vázquez
 José Bustos
 Miguel Ocaña
 Antonio Martínez Agua

Secretaria
 Empleado de Oficina, Nivelador y Seccionador
 Almacenista
 Chofer del Representante
 Velador del Almacén

Campo:

Cor. José Villegas

Sobrestante y Tomador de tiempo. (Esta persona era a la vez Inspector de Policía de la Ciudad de Querétaro).

Equipo de Oficina:

- 2 Máquinas de escribir
- 1 Máquina sumadora portátil
- 1 Máquina calculadora
- 3 Escritorios con sus sillas
- 2 Archivadores de madera.
- Papelería, etc.

Equipo del Departamento Técnico:

- 1 Tránsito
- 1 Nivel fijo
- 2 Niveles de mano
- 1 Regla "T"
- 1 Regla de acero graduada
- 1 Transportador
- 1 Planímetro
- 1 Juego de escuadras
- 1 Juego de matemáticas
- 1 Cinta de acero Chicago de 20 mts.
- 3 Balizas
- 2 Estadales de charnela

Equipo de Campo:

- 1 Automóvil convertible, marca Chevrolet.
- 2 Camiones de volteo mecánico, marca Chevrolet
- 1 Tractor Caterpillar a gasolina
- 1 conformadora arrastrada por el tractor
- 1000 Palas de punta
- 1000 zapapicos con mango
- 200 carretillas
- 300 ayates
- 1 yunta de bueyes, alquilada

Construcción del primer camino.

El 10 de abril de 1933, se iniciaron los trabajos del camino Querétaro - Jalpan, comenzando las obras donde principia el acueducto, esto es, enfrente de la fábrica "La Purísima", por la falda del cerro, pues se tenía pensado más o menos el alineamiento del camino que emprendió Don Cayetano Rubio en 1874 con destino al puerto de Tampico; pero 15 días después, se desechó el trazo, para iniciarlo por "La Cuesta China", siguiendo por La Noria y El Colorado, este último punto sirve de bifurcación hacia San Juan del Río, rumbo a la Capital de la República. El camino Querétaro - Jalpan,

tiene una longitud aproximada de 210 kilómetros, construyéndose solamente 58, que es donde se encuentra La Villa de Bernal.



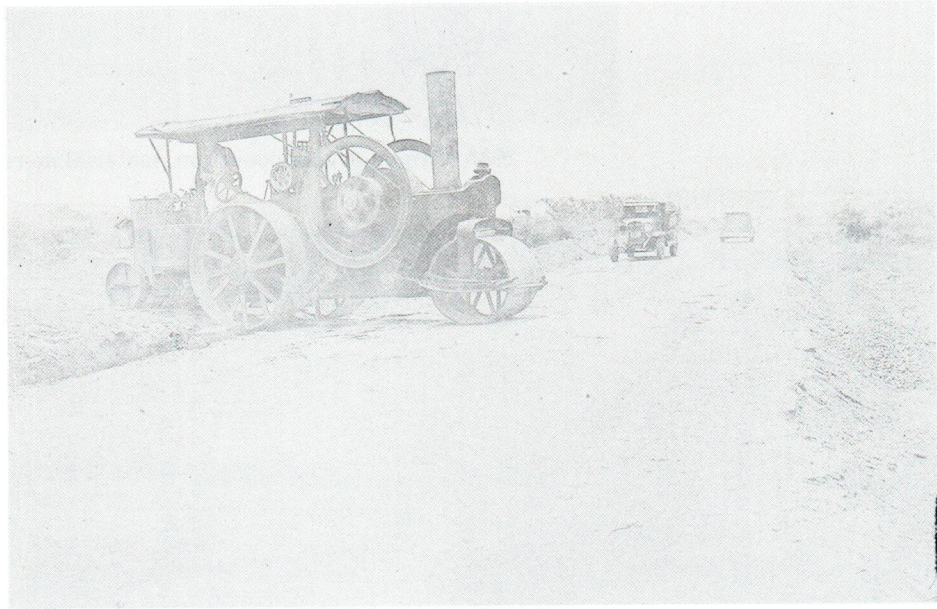
1935. Cargando camiones con material de revestimiento para el Camino Querétaro-Jalpan.



1936. Iniciando el tercer riego de emulsión asfáltica en el km. 4+000. Al fondo se ve el Acueducto y la Ciudad de Querétaro.



1937. Camino Querétaro-Jalpan. En un banco de aluvión cribando material pétreo.



1937. Planchado de la base en el Km. 9+200.
Trabajos por Administración.

En el mes de julio de 1936 la Junta contrató con el Sr. Ing. Jaime Gaxiola la petrolización del tramo comprendido de la Ciudad de Querétaro, principiando en un costado del Templo de la Cruz y marcado con el kilómetro 1+264 hasta la Hacienda "El Colorado", pero este contratista no cumplió debidamente y sólo hizo 7 kms. de carpeta. El día 28 de febrero de 1937, se dio por terminada la construcción de este tramo hasta su revestimiento provisional y alcantarillado de mampostería seca, sien-

do Gobernador Constitucional del Estado en aquel entonces el C. Coronel Ramón Rodríguez Familiar.



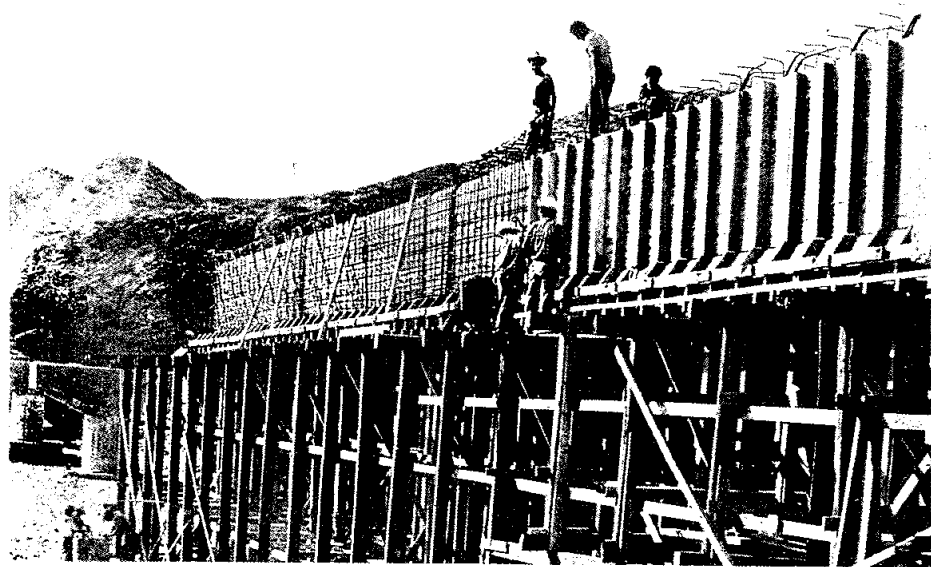
1936. Foto mostrando la base lista para ser petrolizada, en el Km. 1+264.



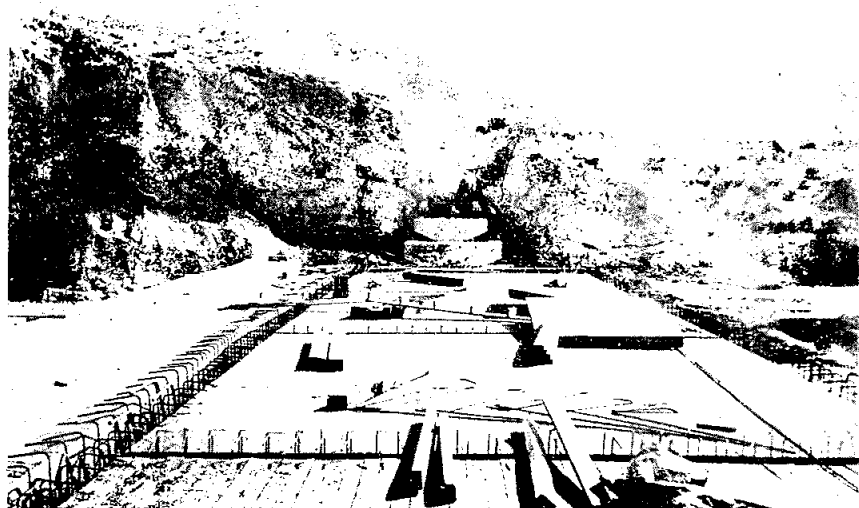
El C. Gobernador observando el inicio de los trabajos de petrolización en el km. 1+264.



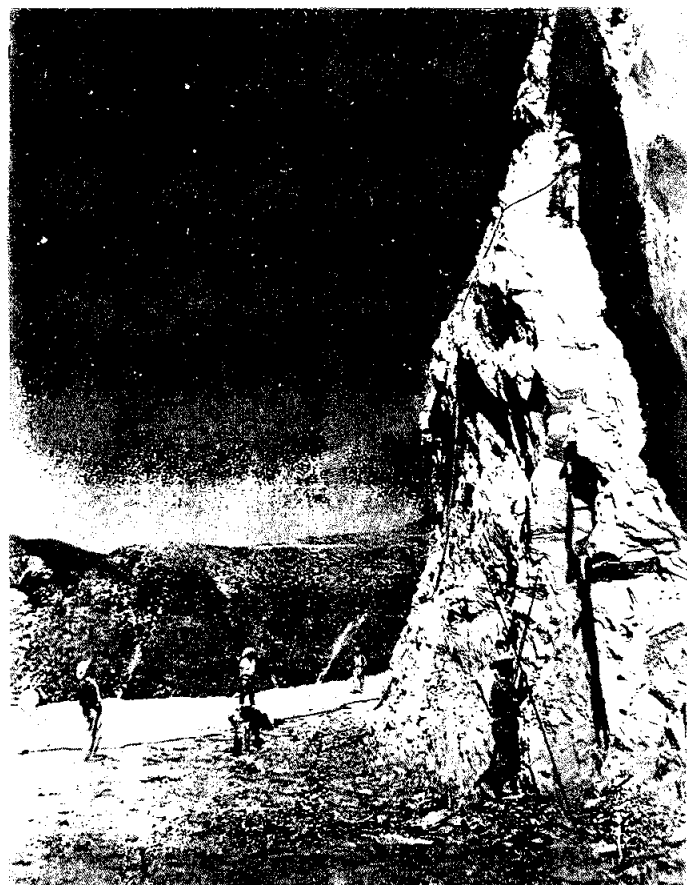
Camino Querétaro-Jalpan.
Tramo: Extorax-Maguey Verde.
Panorámica de la Construcción del Puente sobre el Río Extorax, Km. 50+300.



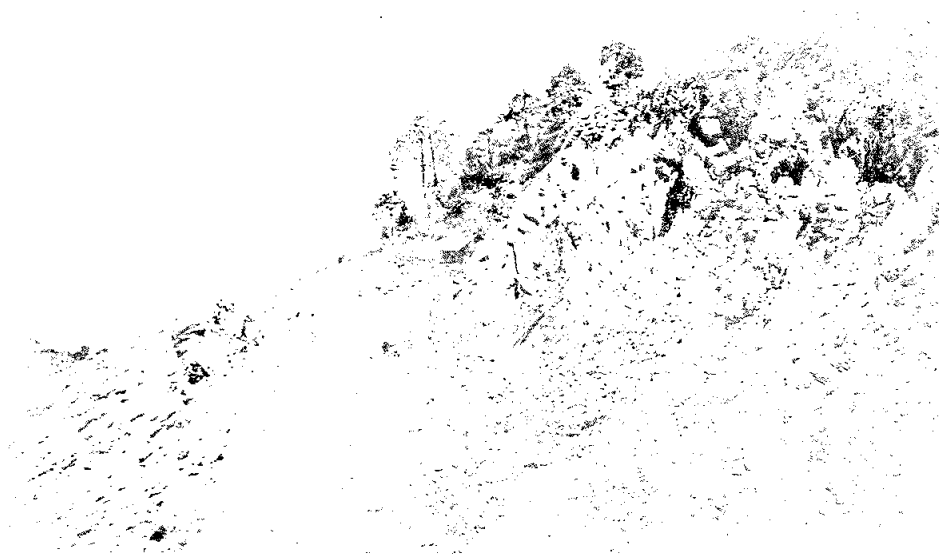
Camino Querétaro-Jalpan.
Construcción de la Super-Estructura del Puente sobre el Río Extorax.



Camino Querétaro-Jalpan.
Cimbra de la Super-Estructura del Puente sobre el Río Extorax, Km. 50+300.



Camino Querétaro-Jalpan.
Tramo: Maguey Verde-Pinal.
Corte en roca en el Km. 65+500.



Camino Querétaro-Jalpan.
Tramo: Maguey Verde-Pinal.
Corte en roca en el Km. 88+000.

Camino Querétaro - México.

El 9 de septiembre de 1938, se dieron cita los C.C. Coronel Ramón Rodríguez Familiar y Lic. Javier Rojo Gómez, Gobernadores de Querétaro e Hidalgo respectivamente, en la población de Huichapan, Hidalgo, para confirmar los convenios sobre la construcción de este camino, habiéndose comprometido: por parte de Querétaro, a construir totalmente terminado hasta su petrolización 29 kilómetros fuera del Estado, hasta la Ciudad de Huichapan; por la otra parte, el Gobierno del Estado de Hidalgo, se comprometió a continuar los trabajos en la misma forma que Querétaro con una longitud de 45 kilómetros, hasta entroncar en el Km. 167 de la Carretera Nacional México - Laredo, con el objeto de unir la Ciudad de Querétaro con la Ciudad de México, vía Huichapan, Ixmiquilpan, Actopan y la Capital de la República. Lo anterior fue motivado por la negativa del Gobernador del Estado de México, al no aceptar que Querétaro construyera la parte correspondiente hasta el poblado de Polotitlán, buscando la ruta más corta a México, como la existente actualmente, aunque según los conocedores, debería haber sido por el rumbo de Villa del Carbón, que es un alineamiento más corto.

En el año de 1935, la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa cedió el antiguo ex-obispado, sito en la esquina que forman las calles de Dr. Pasteur Norte y Av. Morelos de la Ciudad de Querétaro, para oficinas y campamento de la H. Junta Local de Caminos del Estado, siendo hasta la fecha sede de las Oficinas Generales de la Junta. Durante los años 1954 al 1958 la Junta prestó su edificio a la Dirección de Construcción de Carreteras Federales "División Querétaro", encargada de la construcción de la carretera México - Querétaro y posteriormente Querétaro - San Luis Potosí; esto se debió a que la División no encontró una casa adecuada con todos los requerimien-

tos necesarios y propuso a la Junta que rentara un local donde instalarse, cubriendo su importe la misma Dirección de Carreteras Federales durante el tiempo que fuese necesario para cumplir con el cometido antes mencionado. Esto ocurrió siendo Representante de la propia Junta el C. Ing. Francisco Gallina Reyes, quien fue nombrado Jefe de la División Querétaro. La Junta, en tanto, ocupó una casa en la Calle de Allende Norte y posteriormente en la Av. 5 de mayo Ote. regresando a su edificio en 1958. Cuando recibió la Representación el C. Ing. David Yáñez Jurado, la Junta contaba con el siguiente equipo:

- 1 Automóvil 1951
- 1 Pick - up 1948
- 1 Camioneta Guayín 1948
- 2 Camiones de volteo 1947

Todos marca Chevrolet. El estado general de los camiones era tan deprimente que se les conocía con el mote de "Las Agonías", esto ocurría en marzo de 1951. Viendo esto el C. Ing. Yáñez, se le ocurrió solicitar a la Secretaría del ramo, le facilitara a la Junta una motoconformadora (Huber), una aplanadora de la misma marca y un tractor marca Internacional, maquinaria que se encontraba arrumbada en los talleres del Departamento de Conservación, echándose la responsabilidad (sic) con los pocos recursos económicos con que se contaba de reparar las máquinas citadas y poder cumplir más eficientemente el programa de conservación. Adquirió también maquinaria nueva: dos camiones, una Pick-up y una petrolizadora marca Etnyre montada en un chasis Chevrolet modelo 1953. A partir de esta fecha, la Junta ha seguido incrementando en forma constante y sustancialmente su equipo de trabajo hasta llegar al presente, contando a saber con:

| | | | |
|----------------------|----|----------------------------------|----|
| Automóviles | 4 | Camionetas Carry All | 2 |
| Camionetas Vagoneta | 1 | Camionetas Pick - up | 17 |
| Camionetas Redilas | 2 | Camión Redilas | 1 |
| Camiones Volteo | 11 | Camiones Chasis | 5 |
| Motoconformadores | 5 | Aplanadoras | 2 |
| Duopactor | 2 | Rodillos Vibratorios | 3 |
| Cargador Frontal | 4 | Tractor Agrícola | 1 |
| Petrolizadora | 2 | Patrulla de bacheo | 1 |
| Bachadora | 1 | Tanque para agua | 1 |
| Tanque Nodriza | 1 | Bomba para agua | 2 |
| Motor Diesel | 1 | Motor Gasolina | 3 |
| Barredora | 1 | Tractor de Oruga | 1 |
| Planta de luz | 1 | Planta de soldar | 1 |
| Compresor de aire | 1 | Compresora eléctrica | 2 |
| Lavadora para carros | 1 | Cabinas metálicas para pick - up | 5 |

Caminos en los que ha intervenido la J. L. C.

Prácticamente todos los caminos que existen en el Estado han sido localizados, trazados, nivelados y en general supervisados por la Junta Local hasta su terminación, inclusive algunos que se ubican fuera del territorio estatal. Mención muy especial para el C. Ing. Felipe Zepeda Amézcua, consumado localizador, el cual tiene en su haber casi el 90% de caminos trazados en el Estado; récord

adquirido por sus actuales 43 años de servicios y que aún presta en la Junta. Caso especial también es el del C. José Antonio Barrera Vázquez, quien fue el que, al constituirse la Junta, ayudó a organizar las oficinas, a trazar el primer camino; fue encargado de la Representación de la Junta en varias ocasiones en que, por múltiples razones o enfermedad de los titulares, tuvo que suplirlos; se encargó de la petrolización del tramo Colorado - Bernal y fue almacenista al mismo tiempo y soportó tiempos muy difíciles; a los 44 años de servicios fue jubilado y es autor en gran parte de estas memorias. Tratando de seguir un orden cronológico nombraremos los caminos:

Querétaro - Jalpan, tramo Querétaro - Bernal
 Querétaro - Santa Rosa Jáuregui
 Querétaro - El Romeral (Límites del Estado)
 Querétaro - San Juan del Río - Huichapan - Ixmiquilpan
 Querétaro - San Juan del Río Km. 7 - El Durazno - Santa Teresa - Huimilpan
 (se construyeron 2.5 kms. de terracerías y se abandonó)
 Santa Rosa Jáuregui - Tanque Blanco - Puerto de Nieto (Camino a San Miguel Allende)
 Tanque Blanco - Puerto Carroza (Camino a San Luis Potosí)
 Ramal a Mesón del Prado
 San Juan del Río - Tequisquiapan
 (San Juan del Río - Tequisquiapan) - San Pedro Ahuacatlán - La Llave
 Noria del Fresno - Amealco
 Amealco - Coroneo
 Ajuchitlán - Colón
 Ajuchitlán - Ezequiel Montes - Villa Progreso
 Tequisquiapan - Ezequiel Montes - Cadereyta
 Villa Corregidora - Huimilpan
 Villa Corregidora - Coroneo
 Bernal - Tolimán
 San Pablo - Higuerillas
 Paraíso - Chichimequillas
 Tequisquiapan - Estación del ferrocarril Bernal
 La Palma - Ahorcado
 Querétaro - Parque del Marqués
 Parque del Marqués - La Griega
 Querétaro - Tlacote El Bajo
 Cadereyta - Vizarrón - Divisadero
 Ramal a Sombrerete
 Pedro Escobedo - Las Coronelas - Guadalupe Septién - La Escondida - La Fuente
 Pedro Escobedo - Hacienda Lira - Hacienda la "D"
 Peña Blanca - Peña Miller - Santa Catarina
 La Culata - San Joaquín
 Agua Fría - Maconi
 San Pablo - Tolimán - Palmas
 Ramal a Los Olvera
 Ramal a San Isidro
 Amealco - Santiago Mezquititlán
 Cerro Colorado - El Rodeo

La Estancia - San Antonio
 Ramal a los Cués
 Lagunita - Tilaco
 El Sáuz - San Clemente
 Ramal a Atongo y Colón
 Ramal a Calamanda
 Ramal a Palo Alto
 Ramal a Unidad Blanco
 Pedro Escobedo - La Venta - Ajuchitlancito
 Ramal a Zona Comercial San Juan del Río
 Libramiento Norte de Querétaro
 Amealco - San Ildefonso
 Vialidad Centro Universitario
 Querétaro - Estación de ferrocarril Chichimequillas
 Querétaro - San Pedro Mártir
 Los Cués - Galindo
 San Juan del Río - El Sitio
 Huimilpan - San Pedro
 Santa Catarina - Misión de Palmas

El resumen actual de los caminos en conservación a cargo de la Junta es:

| Revestidos | Empedrados | Pavimentados | Total |
|------------|------------|--------------|-------------|
| 149.7 kms. | 78.7 kms. | 278.9 kms. | = 507.3kms. |

Cabe hacer notar que de los caminos federales que cruzan el Estado, una buena parte de su longitud se construyó con el rango de estatal y posteriormente ordenó la Superioridad su entrega a la federación.

Lista de los C.C. Ingenieros que han tenido a su cargo la Representación del Gobierno Federal, ante la Junta Local de Caminos:

| | |
|---|------------------------------------|
| 1.- Armando Salinas | Abril de 1933 a Julio de 1933 |
| 2.- Guillermo Hojestein | Julio de 1933 a Noviembre de 1933 |
| 3.- Francisco J. Arias | Enero de 1934 a Enero de 1937 |
| 4.- Enrique de Silva | Enero de 1937 a Junio de 1938 |
| 5.- Medardo Chávez | Julio de 1938 a Septiembre de 1938 |
| 6.- Delio Hernández Cano | Octubre de 1938 a Abril de 1939 |
| 7.- Alfonso Díaz de Sandi | Abril de 1939 a Julio de 1940 |
| 8.- Ernesto Pereda Castillo | Julio de 1940 a Febrero de 1941 |
| 9.- Guillermo Pardo Zamacona | Febrero de 1941 a Enero de 1944 |
| 10.- Eduardo González Aguilar | Enero de 1944 a Marzo de 1951 |
| 11.- Pedro Vejar Vázquez (Interino dos meses) | Julio de 1950 a Septiembre de 1950 |
| 12.- David Yáñez Jurado | Marzo de 1951 a Marzo de 1954 |
| 13.- Francisco Gallina Reyes | Marzo de 1954 a Abril de 1955 |

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| 14.- Carlos Perrusquía Alcocer | Abril 1955 a Julio de 1956 |
| 15.- Luis G. Servín Gutiérrez | Julio de 1956 a Abril de 1962 |
| 16.- Pablo Arana Partida | Abril de 1962 a Diciembre de 1973 |
| 17.- José Romero Rodríguez | Enero de 1974 a Enero de 1976 |
| 18.- Amado Sandoval Guzmán | Enero de 1976 a Octubre de 1979 |
| 19.- Arnulfo Narro Arredondo | Noviembre de 1979 |

Los CC. Ingenieros que habiendo trabajado como Residentes de Construcción en la Junta, han alcanzado puestos superiores:

| | |
|---------------------------------|--|
| C. Pablo Arana Partida. | Representante aquí; Jefe del Centro S.O.P. en Guanajuato y Representante en el Estado de Hidalgo. |
| C. Carlos Vallejo | Representante en Baja California Norte. |
| C. Julián Ibarguengoitia Cabral | Residente General de Caminos en los Estados de San Luis Potosí, Tamaulipas y Jalisco; luego, Jefe del Departamento de Obras a Mano; Subdirector de la misma dependencia y actualmente Jefe del Centro S.A.H.O.P. de Baja California Sur. |
| C. Jesús Núñez Villarreal | Representante en el Estado de Tamaulipas. |

Mejoras materiales muy importantes al edificio.

En los años de 1962 y 1964 se construyeron la mayor parte de los techos de la planta alta y se reforzaron con vigas mdrinas los de la planta baja, también se construyó la oficina donde actualmente se encuentra el Departamento de Estimaciones. Ya en época más reciente se llevó a cabo una reconstrucción formidable que modificó las oficinas, las cuales quedaron mejor presentadas y funcionales; se construyó un salón de juntas con cubículo para proyección de películas y quedaron perfectamente los sanitarios para damas y caballeros, tanto en la planta alta como en la baja.

**LOS CAMINOS CONSTITUYEN LA INFRAESTRUCTURA PARA EL PROGRESO.
LOS CAMINOS ALIENTAN EL DESARROLLO.
LA JUNTA CONSTRUYE CAMINOS.**

Querétaro, Querétaro, febrero de 1980.

¹ La Señorita Frías, dos años más tarde, fue la esposa del Ing. Armando Salinas.

QUINTANA ROO¹

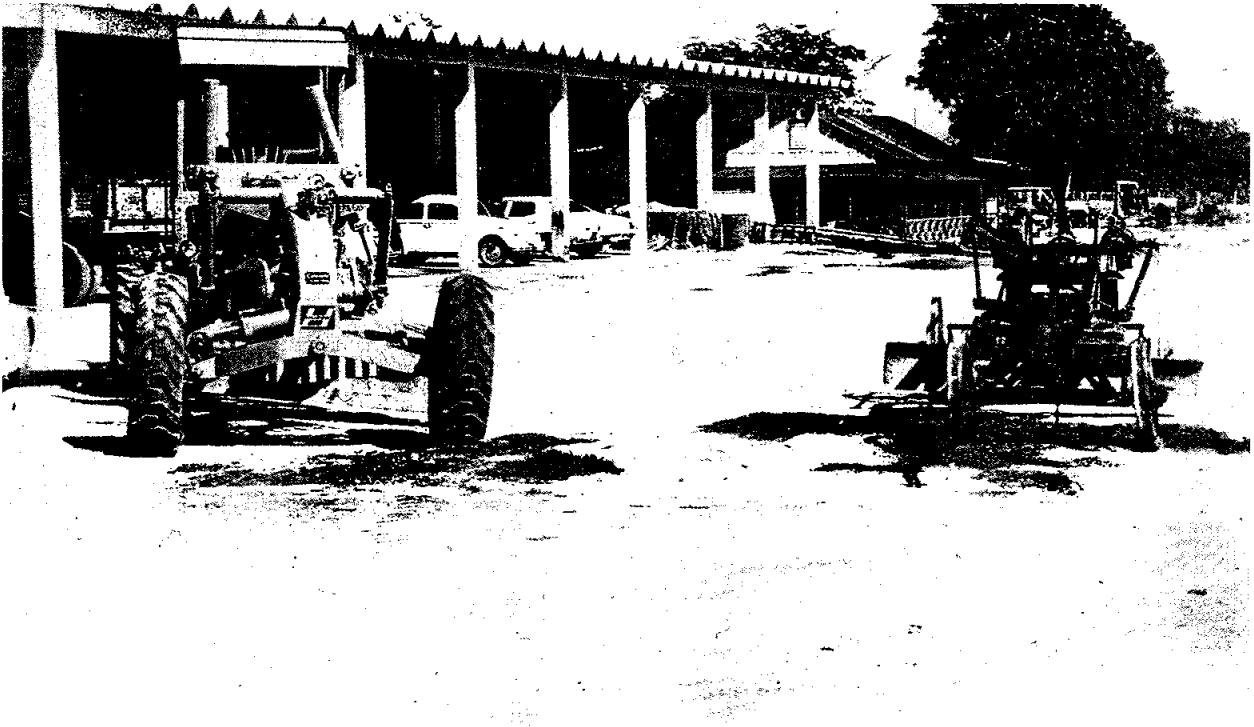
Durante el mes de septiembre de 1955, el ciclón Janet destruyó los archivos de la Junta, perdiéndose toda la documentación de su constitución y gran parte de su historia; por tal motivo, la presente información está basada en los datos presentados por los C.C. Humberto González Ávila y Octavio Osorio Domínguez, empleados del centro S.A.H.O.P. y de esta Junta, respectivamente; este último es el empleado más antiguo de la Junta, actualmente con trato especial.

La Junta Local de Caminos del entonces Territorio de Quintana Roo fue constituida el 27 de agosto de 1937, siendo Gobernador del Territorio el C. Rafael E. Melgar (Q.E.P.D.), quien fungió como Presidente. Como Representante de la S.C.O.P.: el Ing. César Lizardi; como Representante de la Cámara de Comercio: el Sr. Pascual Coral Heredia; y como Representante de los Trabajadores: el Sr. Emilio J. Ordaz. El C. Ing. Lizardi estuvo muy poco tiempo en la Representación, habiendo sido sustituido por su auxiliar el C. Enrique Sánchez y Sánchez, a quien posteriormente se le nombró Representante de la S.C.O.P.

Los primeros colaboradores del Ing. Sánchez y Sánchez fueron: Tesorero, C. José Chávez, quien a su vez era pagador del Gobierno del Territorio; Tomador de Tiempo, Federico Aguilar (Q.E.P.D.); Almacenista, Humberto González Ávila, actualmente trabaja en el Centro S.A.H.O.P. Quintana Roo; Agente de Compras, José Elías Pérez (Q.E.P.D.); Auxiliar de Campo, Ing. José Heriberto Silva; Jefe de Taller Mecánico, Ernesto H. Cuellar Conde; Sobrestante General, Pedro Moreno Mena (Q.E.P.D.); Choferes, José García, alias el "Charlote" (Q.E.P.D.) y José Cárdenas Graniel; Maquinista, Perfecto García (Q.E.P.D.); Velador, Maximiliano Vera (Q.E.P.D.); Médico, Dr. Mayor Médico Militar Antonio Aguilera Olmo.

Las oficinas de la Junta se instalaron provisionalmente en un departamento anexo a los talleres generales del Gobierno del Territorio, en donde actualmente se encuentra el teatro Leona Vicario. Los trabajos de la Junta se iniciaron con 50 hombres aproximadamente, trabajando en forma rústica, a pico y pala y con carretillas impulsadas a mano. Mayormente, los trabajadores eran del Estado de Yucatán, que vinieron invitados o contratados por el Gobernador C. Rafael E. Melgar para colonizar Quintana Roo, pues la mano de obra de los naturales del territorio era escasa, debido a que en su mayor parte se dedicaban a la explotación del chicle y la madera. La maquinaria con que se contaba era la siguiente: un tractor Caterpillar RD-6 de 75 Hp, un camión de volteo, un camión de retilas y una camioneta Guayín de la Representación.

El primer camino iniciado en el territorio fue el de Chetumal a Peto, Yucatán, en su etapa de camino tipo brecha; del 0 Km. (Monumento de los Héroes, en Chetumal) hasta la Villa de Peto, Yucatán, hay una longitud de 283 kms. El primer campamento que se instaló fue en el Km. 7 y sucesivamente siguieron en el Km. 12, Km. 16 (actualmente puente de Huay Pix y campamento de la Residencia General de Conservación de Carreteras Federales), el Km. 19 (entronque del camino a Escárcega), Km. 23 (Poblado de Xulha), Km. 30 (San Pastor), kms. 39 - 40 (Bacalar), Km. 50 (Ixyulaqui), Km. 53 (cruceiro Xtocmoc), Km. 79 (Santa Cruz Chico), Km. 85 (El Cafetal), Km. 90 (Entronque a Chacchoben), Km. 130 (Poblado de X-Hazil), Km. 153 (Felipe Carrillo Puerto), y así, fueron instalando otros campamentos en Tres Estrellas, Polyuc y finalmente en el Poblado del Km. 50 (ahora José María Morelos, cabecera municipal del municipio del mismo nombre).



Talleres de la Junta Local de Caminos de Quintana Roo (1969). Se muestra una motoconformadora Huber y una conformadorade arrastre que se empleó en las brechas de Peto-Chetumal y Chetumal-Escárcega en los años 30's.

Durante 1942, ingresó a la Junta el Sr. Octavio Osorio, sin comisión específica y quedando como empleado de base un año después. Al Sr. Octavio Osorio le debemos gran parte de la información que estamos dando en el presente trabajo, ya que su memoria y su buena voluntad han sido efectivos auxiliares nuestros. En grata remembranza nombra a varios compañeros de aquella época, cuando ser caminero era un enfrentamiento con una naturaleza salvaje que se resistía al paso del progreso. Recuerdo -nos dice- a Leónidez Baeza, operador de maquinaria; a Raúl Sánchez Xatruch, operador de maquinaria; a Francisco Cabrera Quezada, sobrestante; a Rogelio Castro Píñón, operador de maquinaria; a Higinio Chan, operador; a Alberto Yam Vázquez, ayudante de mecánico; a Rodolfo Espadas Castillo, chofer; a César Marrufo Villanueva, chofer; a Marcos Requena Sosa, chofer; a Ricardo Mendoza, chofer; a Arnulfo Castillo, velador; a Arnulfo Calderón Ortégón, chofer; a Juan B. Hernández; a Pascual Chan, peón; a Rosalío Cruz; a Dionisio Burgos, checador; a José Nava, tomador de tiempo; a Benjamín González, cocinero; a Magdaleno Argüelles Flores, bodeguero; a Rafael Cano Bardales, ayudante de cocina; a Fermín Cruz Briceño (Q.E.P.D.), almacenista, y a Pastor Milán Pla, peón.

En julio de 1944, el subtramo del Km. 0 al Km. 19 del camino Chetumal - Peto, que se encontraba revestido en ancho variable, fue entregado a la Dirección Nacional de Caminos, la cual inició la construcción del tramo Km. 19 a Escárcega. En 1949, dicho tramo fue devuelto a la Junta, estando en las siguientes condiciones: del Km. 19 al Km. 42, ancho definitivo revestido y del Km. 42 al Km. 120, camino tipo brecha, además se contruyeron puentes de madera del Km. 16 (Huay Pix), del Km. 25 (Ucum) y del Km. 89 que fueron ejecutados por la Cía. Constructora Azteca. La Junta Local de Caminos continuó trabajando en estas 2 obras (Chetumal - Peto y Chetumal - Escárcega) hasta el año de 1959.

En el mes de junio de 1959, se divide la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 2 Secretarías, la Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En esa fecha, la mayor parte del personal y del equipo de la Junta pasa a la Residencia de Construcción de Carreteras Federales, con sede en el Km. 16 de la carretera Chetumal - Escárcega, y el C. Ing. Enrique Sánchez y Sánchez entrega la Representación al C. Ing. Homero Graniel Sobrino. Es justo hacer un reconocimiento a la labor desarrollada por el C. Ing. Enrique Sánchez y Sánchez, pionero de la obra caminera en el Estado de Quintana Roo; fue Representante de la S.C.O.P. de 1937 a 1959, estando todavía en el Territorio hasta 1964 como residente de la Dirección de Construcción de Carreteras Federales. Actualmente está en las oficinas de caminos Vecinales en la ciudad de Cuernavaca.

En resumen, de 1937 a 1959, Quintana Roo avanzó en lo siguiente:

| | | |
|---------------------|----------|--|
| Camino tipo brecha: | 271 kms. | |
| Terracerías: | 205 kms. | (De los cuales 40 Kms. se pavimentaron). |

Es conveniente aclarar que el Estado se creó en 1902.²

En el periodo de 1937 a 1959, una de las principales preocupaciones del Gobierno fue la de comunicar Quintana Roo con la capital de la República y con las entidades vecinas. Fueron Gobernadores en ese periodo, el General Rafael E. Melgar, de 1935 al mes de diciembre de 1940; Gabriel R. Guevara, de 1940 a 1949, y Margarito Ramírez, de abril de 1944 al año de 1958. Con el C. Ing. Homero Graniel Sobrino, como tercer Representante ante la Junta Local de Caminos de Quintana Roo, se inicia en 1959 la segunda etapa de desarrollo vial en el Estado, que es el programa de Caminos Alimentadores, con los subprogramas de Carreteras Estatales y Caminos Vecinales, cuyo fin es el de integrar físicamente el Territorio. Durante 1959, en el Gobierno del Sr. Presidente Lic. Adolfo López Mateos (Q.E.P.D.), envía como Gobernador del Territorio al C. Ing. Aarón Merino Fernández (Q.E.P.D.), quien gobernó hasta 1964. En 1959, se inician los primeros 4 caminos alimentadores del Territorio que son: Felipe Carrillo Puerto - Puerto Juárez, con 225 kms.; Nuevo Xcan-Cobá - Tulum, con 88 kms.; Costero de Cozumel, con 68 kms. y Laguna Om - Tomás Garrido, con 60 kms. Para 1960 el Estado alcanzó el siguiente avance:

| | | |
|---------------------|----------|---|
| Camino tipo brecha: | 132 kms. | |
| Terracerías: | 354 kms. | (De los cuales 116 Kms. se pavimentaron). |



Carretera Transversal de Cozumel en sus inicios (1967). Ing. Santiago Martínez Ríos, Jefe del Departamento de Obras; Ing. Mario R. Heredia Trujillo, Jefe Regional de Laboratorios; Ing. Renán Castro Montes de Oca, de Constructora CUSESA y Javier Martínez Hernández.

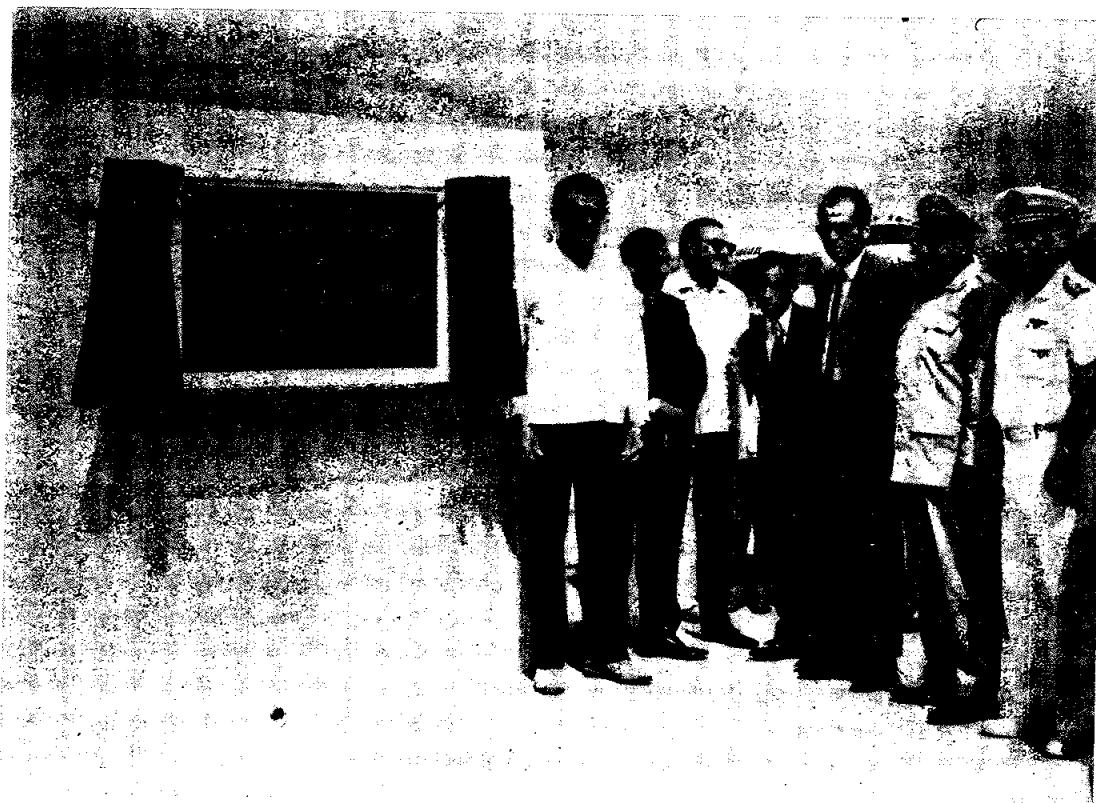
Los Representantes ante la Junta Local de Caminos de Quintana Roo, por orden cronológico, han sido:

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Ing. César Lizardi | 1937 |
| Ing. Enrique Sánchez y Sánchez | 1937 - 1959 |
| Ing. Homero Graniel Sobrino | 1959 - 1960 |
| Ing. Benito Alpizar Pacheco | 1960 - 1965 |
| Ing. Homero Graniel Sobrino | 1965 - 1966 |
| Ing. Alfredo Bonnín Arrieta | 1966 - 1972 |
| Ing. Fernando Escamilla Bas | 1972 a la fecha. |

Durante el periodo de 1960 a 1970, el objetivo del Gobierno fue continuar aceleradamente el fortalecimiento de la integración del Estado interior y exteriormente, y este tipo de programa prevaleció hasta el año de 1972.



Octubre de 1970, Cozumel, Quintana Roo. Acompañan al Presidente electo de Estados Unidos Mexicanos, Lic. Luis Echeverría Álvarez, el Gobernador del Territorio de Quintana Roo, Lic. Javier Rojo Gómez, Gral. de Brigada Castellanos, Comandante de la Zona Militar y los Ings. Rodrigo Oseguera Recinas, Javier Pérez Ayuso y Alfredo Bonnín Arrieta, Representante de la S.O.P. ante la Junta Local de Caminos.



Acto de inauguración de la carretera Escárcega- Chetumal (noviembre 1970) presidida por el Representante Presidencial, Ing. Gilberto Valenzuela, Secretario de Gobierno, Arq. Joaquín Alvarez Ordóñez, entonces Vocal Ejecutivo de la C.C.I.S.S.S.A., Lic. Moisés Riveraz Espinosa, Ing. Alfredo Bonnín Arrieta y los Comandantes de la Zona Militar y Naval respectivamente.

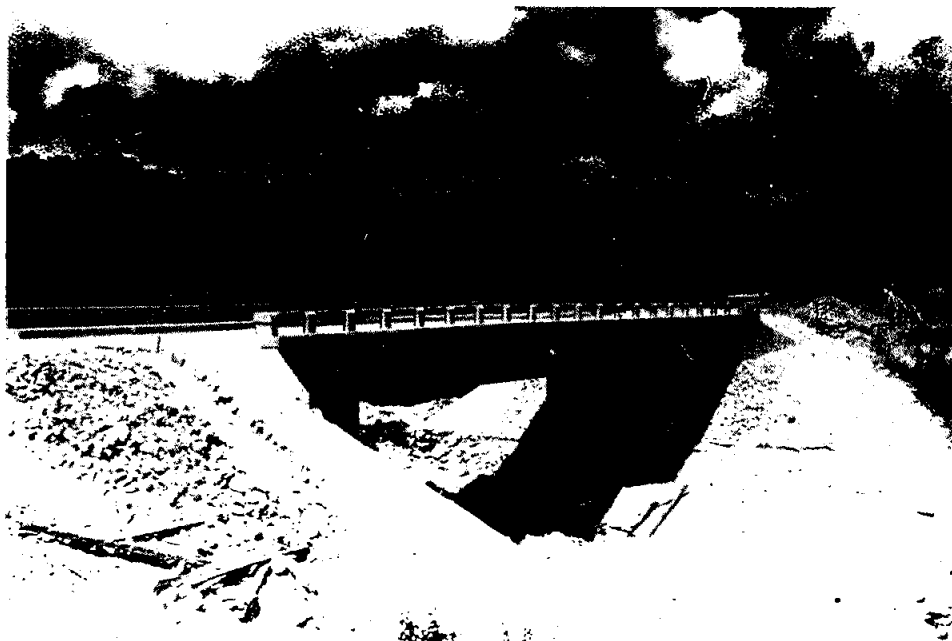
Durante este periodo se continuó trabajando intensamente sobre las obras iniciadas; las principales carreteras federales se concluyeron por ser prioritarias y las alimentadoras, que se construyeron con recursos cooperativos (Federación y Estado), obtuvieron grandes avances. Además, surgen otras importantes obras federales y alimentadoras que van conformando la estructura vial del Estado. Al concluirse las principales carreteras federales, la Secretaría de Obras Públicas establece en la entidad, en el año de 1972, la Superintendencia de Conservación de Carreteras Federales. Los programas de Conservación y Reconstrucción de las Carreteras Federales y Estatales, a cargo de la Residencia General de Conservación de Carreteras Federales (actualmente) y de la Junta Local de Caminos respectivamente, son algunos de los programas principales de la Secretaría, porque si es importante comunicar, es de mucha más importancia para el país conservar el patrimonio y mantener un alto nivel de servicio (de acuerdo con el tipo de camino de que se trate, y esta acción es vigilada con mucho cuidado por la Secretaría). En este periodo, como se señala líneas arriba, se terminaron las principales carreteras federales y se iniciaron otras como:

Camino Valladolid - Felipe Carrillo Puerto (Municipio de Felipe Carrillo Puerto), con 147 kms. de longitud (111 kms. dentro del Estado), iniciado en 1971 y terminado en 1975, para la integración de la zona maya y la comunicación del Territorio al litoral del Golfo hasta el río Lagartos, a través del Estado de Yucatán.

Camino Chacchoben - Valle Hermoso - Polyuc (Municipios de Othón P. Blanco y Felipe Carrillo Puerto), 100 kms., iniciado en 1967 y terminado en 1975, para el desarrollo agropecuario del Estado y acortamiento de la ruta Chetumal - Mérida.

Camino La Presumida - La Candelaria (Municipio de José María Morelos) 25 kms., iniciado el 29 de junio de 1972, terminado en 1974, para el desarrollo agropecuario del Estado, y para a largo plazo comunicar con el Estado de Campeche.

Camino Ucum - La Unión y Ramales (Municipios de Othón P. Blanco) longitud: 97.1 kms., camino alimentador iniciado el 1o. de junio de 1964 y terminado el 31 de diciembre de 1976, para el desarrollo agropecuario del Estado. En 1964, fracasó el primer intento de establecer un ingenio en Álvaro Obregón, por falta de camino para introducir maquinaria.



Puente Arroyo Dulce sobre la carretera ribereña del Río Hondo, Q. Roo, tramo Ucum-Alvaro Obregón. (puente continuo), año 1968.

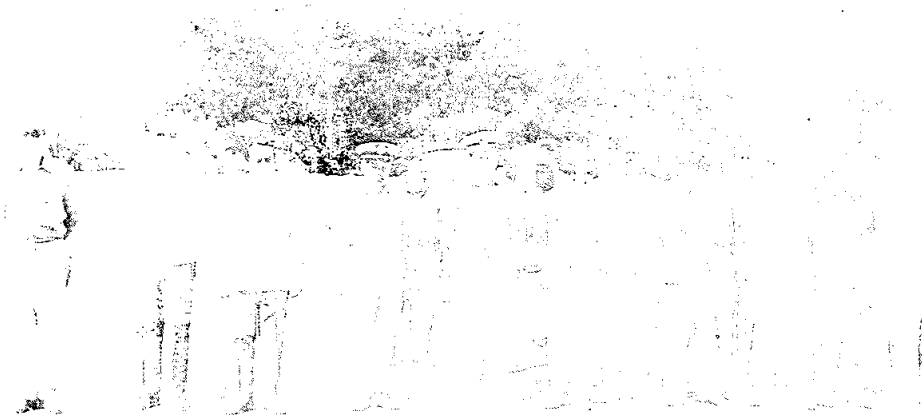
Camino Ideal - Chiquila (Municipio de Lázara Cárdenas) longitud: 74.2 kms., iniciado el 1o. de mayo de 1967 y terminado el 31 de agosto de 1972, para el desarrollo ganadero, pesquero y turístico del Estado.

La población de Quintana Roo para 1970 era de 88,000 habitantes aproximadamente y el resumen del Estado de la red era el siguiente:

RESUMEN AVANCE HASTA 1970

| CONCEPTO | LONGITUD | ESTADO AL AÑO 1970 | |
|----------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | | Terracerías | Pavimentados |
| Carreteras Federales | 592.6 kms. | 592.6 | 481.6 |
| Carreteras Estatales | <u>770.2</u> | <u>455.4</u> | <u>182.1</u> |
| Sumas: | 1,362.8 | 1,048.0 | 663.7 |

Finalmente, en el año de 1971, se inició a nivel nacional uno de los programas más importantes del Gobierno Federal en materia vial, en el que también participó la Junta: el Programa de Caminos de Mano de Obra, en el que se establece una estrategia para el desarrollo, que consiste en ligar estrechamente las metas de carácter cuantitativo, con los objetivos que se persiguen en lo social, lo cual implica una distribución más equitativa del ingreso, y, sobre todo, abatir la desocupación de los campesinos, proporcionándoles trabajo como peones.



17 de Octubre de 1971 Ceremonia del Día del Caminero celebrada en la Junta Local de Caminos de Quintana Roo, presidida por el Lic. David Gustavo Gutiérrez Ríos, Gobernador del Territorio.- Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, Representante de la S.O.P.- Los acompañan, entre otras personas, el Lic. Jesús Martínez Ross, Oficial Mayor de Gobierno, Autoridades Navales y Militares.

El programa consiste en habilitar las brechas existentes que comunican a los poblados con las carreteras federales, estatales y vecinales, hasta convertirlas en brechas transitables en toda época del año. En Quintana Roo, como en todo el país y a nivel internacional en países en desarrollo como México, este programa ha tenido un éxito muy grande porque se han logrado sus objetivos. Estas obras han venido a complementar la red vial de carreteras federales, estatales y vecinales, cuyo avance no se ha detenido.

La Junta, a partir del año 1970, empezó también a participar en obras directas de apoyo al Gobierno del Estado, consistentes en ayudar al desarrollo urbano de las principales poblaciones en el Estado, mediante la construcción de pavimentos en las principales calles y avenidas, en virtud de que el Estado de Quintana Roo apenas empezaba a desarrollarse; de esta forma la acción se ha desarrollado en la actualidad en la capital, en las 6 restantes cabeceras municipales y en 15 poblaciones de importancia en las que el Gobierno del Estado ha impulsado, de acuerdo con su número de habitantes, y en las que también se vienen introduciendo otros servicios, tales como: agua potable, energía eléctrica y equipamiento urbano, como escuelas, centros de salud, mercados y otros servicios. Además de los caminos y estas obras, la Junta ha participado en la ampliación de la pista de Chetumal, en la construcción de las pistas de Felipe Carrillo Puerto, de Tulum y ahora de la de la isla de Holbox.



Aeropista de Tulum en proceso de pavimentación.

Es en esta forma como la Junta ha venido participando en el desarrollo socioeconómico del Estado, programando, proyectando, supervisando, estimando, conservando, reconstruyendo y construyendo por administración hasta llegar a la presente fecha en que su acción responde a los grandes propósitos nacionales.

RESUMEN DEL AVANCE VIAL EN EL ESTADO HASTA 1978.

| CONCEPTO | ESTADO AL AÑO 1978 | |
|---|--------------------|--------------|
| | Terracerías | Pavimentados |
| Carreteras Federales | 908 kms. | 908 |
| Carreteras Estatales y Caminos Vecinales | 649 | 531 |
| Caminos Rurales | 1,090 | |
| Otras Dependencias | 20 | |
| Sumas: | <u>2,667</u> | <u>1,453</u> |

La Junta Local de Caminos, con todas las dependencias de la Secretaría, ha participado parcial o totalmente en estos programas, colaborando en el desarrollo del Estado. A partir de 1976 el Programa de Caminos de Mano de Obra se denomina Programa de Caminos Rurales, y el objetivo de comunicar poblados disminuye para dar paso a las comunicaciones con las zonas productivas. Finalmente, en 1978, se empiezan a programar arreglos de brechas a zonas productivas, a fin de incrementar la producción. El estado de la red hasta 1978, de 2,700 kms., comparado con los 205 kms. del punto de partida en 1958, da una idea clara del enorme desarrollo de las comunicaciones terrestres en el Estado (1,250 kms. por cada 10 años), lo cual ha contribuido al desarrollo económico, social y político de la entidad.

¹ El documento está fechado en marzo de 1979.

² Seguramente, se refiere al Territorio, ya que el Estado de Quintana Roo fue erigido hasta el 8 de octubre de 1974 al publicarse en el Diario Oficial el decreto que reformó el Artículo 43. Cfr. *Enciclopedia de México*, s. v. Quintana Roo, Estado de.

SAN LUIS POTOSÍ

*Camino: (camminus). Tierra hollada
por donde se transita habitualmente.*

Por Raúl H. Vázquez.¹

El Presidente General Plutarco Elías Calles expidió el 30 de marzo de 1925 la Ley que creó a la Comisión Nacional de Caminos el 6 de abril del mismo año, dándole facultades para administrar y aplicar los impuestos recaudados sobre ventas de gasolina y sobre tabacos elaborados, para mejorar, conservar y construir los nuevos caminos. Se pensó que este organismo, para su mayor eficiencia y rendimiento, debería de estar desvinculado del engranaje burocrático y se integró con representantes de las Secretarías de Hacienda, de Comunicaciones y Obras Públicas y de los causantes, cuya función era la de proyectar, presupuestar, contratar, construir y conservar los caminos nacionales, en cuatro categorías: los que comunicaban a la capital con los puertos fronterizos o a las capitales de los estados; los que unían a las capitales de los estados entre sí; los que tocaban a dos o más municipalidades y los que fueran declarados caminos nacionales por el Ejecutivo Federal. Por primera vez se reglamentó el uso de materiales, según el volumen del tráfico, y se estudiaron la naturaleza del terreno, los costos locales y los recursos disponibles en las regiones. El nuevo organismo alcanzó un gran desarrollo y su actuación fue decisiva en la construcción de los caminos nacionales, llegándose a alcanzar en 1928, a los tres años de su creación, una extensión de 695 kilómetros de caminos entre terracerías, revestidos y pavimentados. Sus trabajos aún no llegaban a San Luis Potosí, aunque se inició desde 1925 la construcción de la carretera México - Nuevo Laredo, en su primer tramo de México a Pachuca.

La empresa Byrne Brothers Corp. fue contratada por el Gobierno del General Plutarco Elías Calles para construir los caminos de México a Puebla, a Pachuca y a Cuernavaca, por administración, ante el aumento de vehículos en el país y la urgencia de abrir las rutas de comunicación. Los viejos caminos de la época colonial fueron abandonados; se incorporaron nuevas técnicas y se adoptó el procedimiento de "caminos progresivos", mejorando la superficie de rodamiento paulatinamente, de acuerdo a la intensidad del tránsito, y se utilizaron los materiales adecuados, como arena arcillosa, tepetate, tezontle y grava. Inicialmente, los ingenieros mexicanos no participaron en las obras de manera activa, pero en 1927 el Gobierno de la República consideró que la Dirección Nacional de Caminos podría asumir la responsabilidad técnica y ejecutar los proyectos. A partir de 1928, sin excepción, los caminos de México han sido proyectados, construidos y conservados por ingenieros y compañías nacionales.

En 1932, la Comisión Nacional de Caminos pasó a depender de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, al imponerse la necesidad de construir caminos secundarios con la intervención de los Gobiernos de los Estados, creándose por acuerdo presidencial la Dirección Nacional de Caminos. Este acuerdo estableció la creación de las Juntas Locales de Caminos de los Estados, sostenidas por aportaciones iguales de los Gobiernos Fedreal y Local, y encargadas de dirigir las obras de caminos construidas bajo este sistema y de administrar los fondos. Para San Luis Potosí una era de progreso se avecinaba. Para México, eran los inicios de una Reforma



Administrativa que, en todos los órdenes, se iba a implantar a partir de 1977 con la desconcentración de todas las dependencias del Gobierno Federal.

CREACIÓN DE LA JUNTA LOCAL DE CAMINOS DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

El Ingeniero Mariano García Sela había llegado a San Luis Potosí, comisionado por la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para auxiliar al General de División Francisco S. Carrera Torres, Comandante de la 12a. Zona Militar, en los trabajos de construcción de diversas obras que eran de urgencia. Sus primeros trabajos fueron, en 1931, la introducción del servicio de agua potable de la presa Mezquitic a Peñasco. Ya se había iniciado la construcción de la carretera México - Nuevo Laredo, donde empezó a prestar sus servicios el joven ingeniero García Sela, de 21 años de edad, y la necesidad de construir caminos ya se había hecho patente en todos los rincones del país.

En San Luis Potosí muchas comunidades se interesaron en ejecutar este tipo de obras y el Ing. Mariano García Sela fue comisionado para trazar el camino Matehuala - Dr. Arroyo, por gestiones de los vecinos de ambos lugares, para empezar a trabajar en dos frentes. Se encontraba el Ing. García Sela trabajando en el campo, con el auxilio de su chofer, el Sr. Antonio Fuentes Navarro, que era al mismo tiempo su cadenero, su secretario, su único ayudante, cuando recibió un telegrama del Gobernador del Estado, Gral. Idelfonso Turrubiartes, de que era urgente su presencia al día siguiente en el poblado de Peutillos, que había sido el centro de una antigua hacienda de la época porfirista, a unos 70 kms. de la capital del Estado. El miércoles 1o. febrero de 1933, alrededor de las doce del día, estaban reunidos en esa comunidad el Gobernador del Estado, las fuerzas vivas de San Luis Potosí y otras personalidades, cuando llegaron al lugar el Ing. García Sela y su ayudante Fuentes Navarro. Se trataba de plasmar ya el acuerdo presidencial del 22 de diciembre de 1932, que creaba las Juntas Locales de Caminos de los Estados y la Dirección Nacional de Caminos.

El Gobernador Gral. Idelfonso Turrubiartes delegó la función de Presidente de la Junta Local de Caminos en el Presidente de la Cámara Nacional de Comercio de San Luis Potosí, Sr. Filiberto Herrera de la Rosa, siendo el Tesorero el Sr. Urbano Pérez y el Secretario y Representante del Gobierno del Estado el Ing. Leoncio Martínez, y como Vocales de Transportes y de la Oficina de Rentas los Sres. Manuel Viramontes y Benigno Sandoval. El Ingeniero Mariano García Sela asumió entonces la Representación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la Junta Local de Caminos del Estado de San Luis Potosí. La propia S.C.O.P. ofreció al Gobierno de San Luis Potosí su absoluto apoyo, dando toda clase de facilidades para el desarrollo de los trabajos por conducto del Secretario de Comunicaciones y Obras públicas, Gral. de División Manuel M. Acosta, del Sub-secretario, Ing. Mariano Moctezuma, y de los funcionarios de la recientemente creada Dirección Nacional de Caminos, Ing. Leopoldo Farías, Director; Ing. Angel Aragón, Sub-director; Ing. Luis Cuevas, Jefe de Departamento de Proyectos y Construcción y Guillermo Aguilar A., Jefe del Departamento de Cooperación.

La Junta Local de Caminos instaló sus primeras oficinas en el mismo local de la Cámara Nacional de Comercio, ubicado en las calles de Damián Carmona y Mariano Arista, donde ahora está instalada la Biblioteca de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Su personal se reducía al propio Ing. García Sela, Representante de la S.C.O.P.; Manuel León Dávalos, Ingeniero Practicante;

J. de Jesús Pérez, Cajero Pagador; Abel Purata, Sobrestante General; Manuel Mendoza, Sobrestante; Enedina Delgado, Empleado de la Oficina; Armando Narváez Girón, Tomador de Tiempo y Antonio Fuentes Navarro, Chofer y Cadenero.

Desde 1930, siendo Gobernador del Estado de San Luis Potosí el Gral. de División Saturnino Cedillo, se principió la construcción de la carretera que entonces se denominó San Luis Potosí - Tula, bajo la dirección técnica de Adrián Barragán Dorcas y de Leoncio Martínez, con el esfuerzo físico de los reos militares y civiles de la Zona Militar y de la Penitenciaría del Estado, bajo la vigilancia de la Guarnición de la Plaza, que comandaba el Coronel de Caballería Margarito Figueroa Torres. Estos trabajos habían dado principio el día 1o. de abril de 1930, partiendo de las afueras de Soledad Díez Gutiérrez, a 7 kms. de San Luis Potosí, y con los escasos elementos de que se disponía, ya que todo el trabajo se ejecutaba con pico y pala, se habían construido 36+200 kilómetros de terracerías, hasta el año de 1933. Cuando comenzó a funcionar la Junta Local de Caminos con carácter oficial, se le asignó un presupuesto de \$200,000.00 pesos, aportados por partes iguales entre los Gobiernos Federal y del Estado, para sus gastos de administración y para la construcción del camino que originalmente iba de San Luis Potosí a Tula, pero que finalmente se desvió en la Presa de Guadalupe rumbo a Ciudad del Maíz y Antigua Morelos, donde estaban los intereses del Gral. Saturnino Cedillo. También se asignó a la Junta una pequeña partida de \$5,000.00 pesos con el objeto de que se abriera al tráfico un camino provisional que uniera a San Luis Potosí con la carretera nacional México - Nuevo Laredo, en construcción. Las gestiones hechas por los vecinos de Matehuala y de Dr. Arroyo (N.L.) ante la S.C.O.P. tuvieron buena acogida y se destinaron también \$24,000.00 pesos de ambos gobiernos para construir el tramo hasta los límites de San Luis Potosí y Nuevo León.

En el año siguiente de asumir el poder el Gobernador Mateo Hernández Netro, las aportaciones se disminuyeron a \$18,000.00 pesos anuales, decreciendo el ritmo de trabajo. A la caída del Gobernador Hernández Netro y al perder su posición ante el Gobierno Federal el Gral. Saturnino Cedillo, entonces Secretario de Agricultura, por los enfrentamientos con el Gobierno del Presidente Lázaro Cárdenas, llegó al Gobierno de San Luis Potosí el Gral. Genovevo Rivas Guillén. Éste dio un absoluto apoyo a la Junta Local de Caminos, terminándose las obras de la carretera San Luis Potosí - Antigua Morelos, con una extensión de 312 kms., para entroncar con la carretera México - Nuevo Laredo, entonces aún en construcción. Ambos caminos, en San Luis Potosí, cruzaron la Sierra Madre Oriental por parajes abruptos que pueden considerarse entre los más bellos de México. Este camino quedó totalmente terminado hasta su revestimiento, con una inversión de \$4'559,654.15 pesos, para formar el primer segmento de lo que sería la llamada Gran Carretera Interoceánica Manzanillo - Tampico.

La localización del camino estuvo a cargo en su totalidad del Ing. Mariano García Sela, quien dedicó a esta obra los primeros años de su vida profesional, y en su inauguración, el domingo 16 de abril de 1939, recibió el reconocimiento a sus esfuerzos, ya que se consideró que la suave pendiente del camino, un 6% cuando más, no presentaba peligro alguno para los transportes de la época, puesto que no había ni precipicios ni acantilados pavorosos, y su desarrollo insensiblemente llevaba al viajero de la alta planicie a las costas. De los trabajadores de la Junta que participaron en estas tareas aún viven Felipe Esquivel Ramos, Agustín López Mendiola, Felipe Palomo Sánchez, Jesús García Hidalgo, Juan Liñán Chávez, Jesús Anguiano Jiménez y Antonio Fuentes Navarro, unos jubilados en forma económica y otros en servicio activo. Muchos cambiaron de trabajo en el curso de los años y otros desaparecieron calladamente.²

En los inicios del Gobierno del Gral. Reynaldo Pérez Gallardo se empezó a trabajar en el camino San Luis Potosí - Ojuelos, que más tarde se prolongaría a Aguascalientes, Guadalajara y Barra de Navidad. Las instalaciones de la Junta se fueron modificando a través de los años; de su primer local adjunto a la Cámara de Comercio, pasó a la Avenida Constitución, atrás del Teatro de la Paz; de allí, a la calle de Allende, donde dejó de ser Representante de la S.C.O.P. el Ing. Mariano García Sela, y pasó con el mismo cargo a la Junta Local de Caminos del Estado de Tamaulipas, sustituyéndolo el Ing. Ángel Oliva Bañuelos. Su paso por la Junta de San Luis Potosí se recuerda todavía y en el edificio de su Central actual existe la Sala de Juntas "Ingeniero Mariano García Sela", donde está la Galería de los Representantes, encabezada por la fotografía del propio Ing. García Sela. Allí lo acompañaban también las fotografías de los ingenieros Ángel A. Oliva Bañuelos (1941-1944), José Alfonso Díaz de Sandi (1944-1957), Fernando Hernández Rioja (1957-1959), Luis Alvelais Corona (1959-1962), José Romero Rodríguez (1962-1967 y 1979-1980), Sergio Pérez Romero (1968-1974) y José Durand Magón (1974-1979).

En el curso de los años la Junta Local de Caminos del Estado de San Luis Potosí ha demostrado su eficiencia y ser un instrumento de desarrollo muy importante para todas las actividades, así como un factor del progreso tanto de la ciudad capital -que en la época de la Colonia era la tercera ciudad del virreinato con 2,000 habitantes y que ya se acerca al medio millón- como para el Estado -que en una época estaba poblado por las feroces tribus nómadas de la Guachichila y los Huastecos-. Se han construido caminos que han dado impulso a la economía local y al país, como los de San Luis Potosí - Rioverde, a Matehuala, a Santa María del Río, que han terminado como caminos nacionales, a Piedras Negras, a Ciudad Valles y Tampico, a Torreón y a Querétaro y México. Se ha comunicado a la totalidad de las cabeceras municipales con circuitos muy importantes como los de la región huasteca, entre ellos, a la antigua Tancanhuitz (ahora Ciudad Pedro Antonio de los Santos), a Tampamolón Corona, Tanquián de Escobedo, San Vicente Tancuayalab, Tamuín, El Higo, Ver., Coxcatlán, que para a unos metros del "Plan de Jobos" de las batallas de Cortés, y donde está construida una antiquísima iglesia que él mismo mandó edificar; Tampacán, Tepemiche, Villa Terrazas, San Martín Chalchicuatla, Xilitla y San Felipe Orizatlán, Hgo.

En otras regiones, de Cárdenas a Ciudad del Maíz, a Rayón y Lagunillas, a Cerritos y Villa Juárez, a Guadalcázar, a Tierranueva y Villa de los Reyes, a Ahualulco del Sonido Trece, Moctezuma, Villa de Arista, Charcas y Venado. A Tanlajás y San Antonio, Santa Catarina, San Antonio de los Guayabos, Aquismón, Cedral, Vanegas y el Real de Catorce, donde sustituyó la Junta los "caminos hondos" de la época de Silvestre López Portillo, por un camino empedrado que tiene como obstáculo único el Túnel de Ogarrío, que pronto será rehabilitado gracias al interés de un alto funcionario de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, perfectamente interiorizado con los problemas potosinos. La Junta ha cambiado sus oficinas de la calle de Allende al edificio en ruinas de una vieja cervecería de la calle de Pedro Moreno; de allí al Jardín de "las arrecogidas" de la calle Vallejo, donde ahora se levanta el palacio de Justicia, y por último a la Avenida Mariano Jiménez No. 830, donde construyó su edificio propio que fue inaugurado en enero de 1961, por el entonces Gobernador Francisco Martínez de la Vega y en presencia del Ing. Jesús Malo del Castillo, Jefe del Departamento de Cooperación, siendo el Director General de Caminos el Ing. Mariano García Sela, puesto que ocupó hasta su muerte. Aquí, las instalaciones de la Junta ya son insuficientes, y el Ing. Julio César Huerta Flores, actual Representante de la SAHOP, ya contempla un proyecto de las remodelaciones necesarias.

En la Red Nacional, la construcción de caminos ha sido acelerada y va a la par de los programas alcanzados en todos los órdenes, aunque no así de las necesidades crecientes de una población de casi setenta millones de habitantes. En 1933, al crearse las Juntas Locales de Caminos de los Estados, la Red constaba de 1,814 kilómetros en caminos de terracería, revestidos o pavimentados; de allí aumentó en ese año a 3,077 kms.; para 1936 se había duplicado a 6,304 kms. y fue creciendo hasta 1958 cuando había 32,024 kms. En el Gobierno del Presidente Lic. Adolfo López Mateos, la Red de Caminos volvió a duplicarse, de 32,024 kms. a 57,455 kms. Los gobiernos siguientes dieron nuevos impulsos a la construcción de caminos, y con el apoyo del Presidente Lic. Luis Echeverría Álvarez, la Secretaría de Obras Públicas, cuyo titular era el “camínero” Ing. Luis Enrique Bracamontes, con la modalidad de los caminos de mano de obra, y con la creación de los centros S.O.P., se llegó a la nunca antes imaginada cifra de 177,704 kms., 7,031 de ellos en terracerías, 111,715 revestidos y 58,958 pavimentados. En 1980, los augurios para la Junta Local de Caminos del Estado de San Luis Potosí y las de los demás Estados, contando con el apoyo de los Gobiernos Estatales y de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, son halagueños y muy promisorios. El año 2,000 está ya a la puerta y, en materia de construcción de caminos, hay gente bien preparada y dispuesta para iniciar el nuevo Siglo.³

¹ En la nota número 6 (Nacimiento de las Juntas Locales de Caminos, Antecedentes) advertimos que en esta página se ampliaría la visión de la figura de Plutarco Elías Calles en relación con su influencia sobre la construcción de los caminos. El comienzo de la historia de esta Junta así lo hace, pero queremos aclarar que, seguramente sin dolo por parte del autor, no se cita la fuente de donde se tomaron los datos para el principio de este relato. Confrontando los textos, encontramos que la fuente es la *Enciclopedia de México*, s.v. Caminos, en particular las páginas 251 y 256.

² Escrito fechado en 1980.

³ Agradecimiento al Sr. Antonio Fuentes Navarro por los valiosos datos aportados para esta versión.



SONORA

(PRIMERA ETAPA: 1933 - 1940)
 Narrador: Ing. Ernesto Carrasco Meza

Acogiéndose al Decreto promulgado durante la Presidencia del Sr. General de División Don Abelardo L. Rodríguez, que autorizaba la formación de las Juntas Locales de Caminos, el Gobierno de Sonora, presidido por el Sr. Rodolfo Elías Calles, hombre progresista y de ideas avanzadas, hizo los trámites necesarios y, en breve tiempo, la flamante Junta Local de Caminos de Sonora quedó constituida, siendo su primer representante el Ing. González Alcalá y su primera tarea localizar el trazo de Nogales - Hermosillo y Hermosillo - Guaymas, que años después constituyó la Carrretera No. 15.

La primera Residencia se estableció en Santa Ana, aproximadamente a 110+000 kms. al sur de Nogales, siendo su residente el Sr. Ing. Rubén Velasco y su localizador el Ing. Francisco Lizárraga. También se establecieron campamentos en Casa Blanca, Agua Blanca, Cornelio y, posteriormente, en Núñez. Todo lo anterior empezó a organizarse a mediados de febrero de 1933 y en ese mismo año empecé a trabajar. Recuerdo que el salario mínimo era de \$1.50 y no se pagaba el séptimo día. Sin embargo, en enero de 1935 hubo aumento de salarios, siendo el mínimo de \$2.00 pesos y pago los domingos y días de asueto oficial.

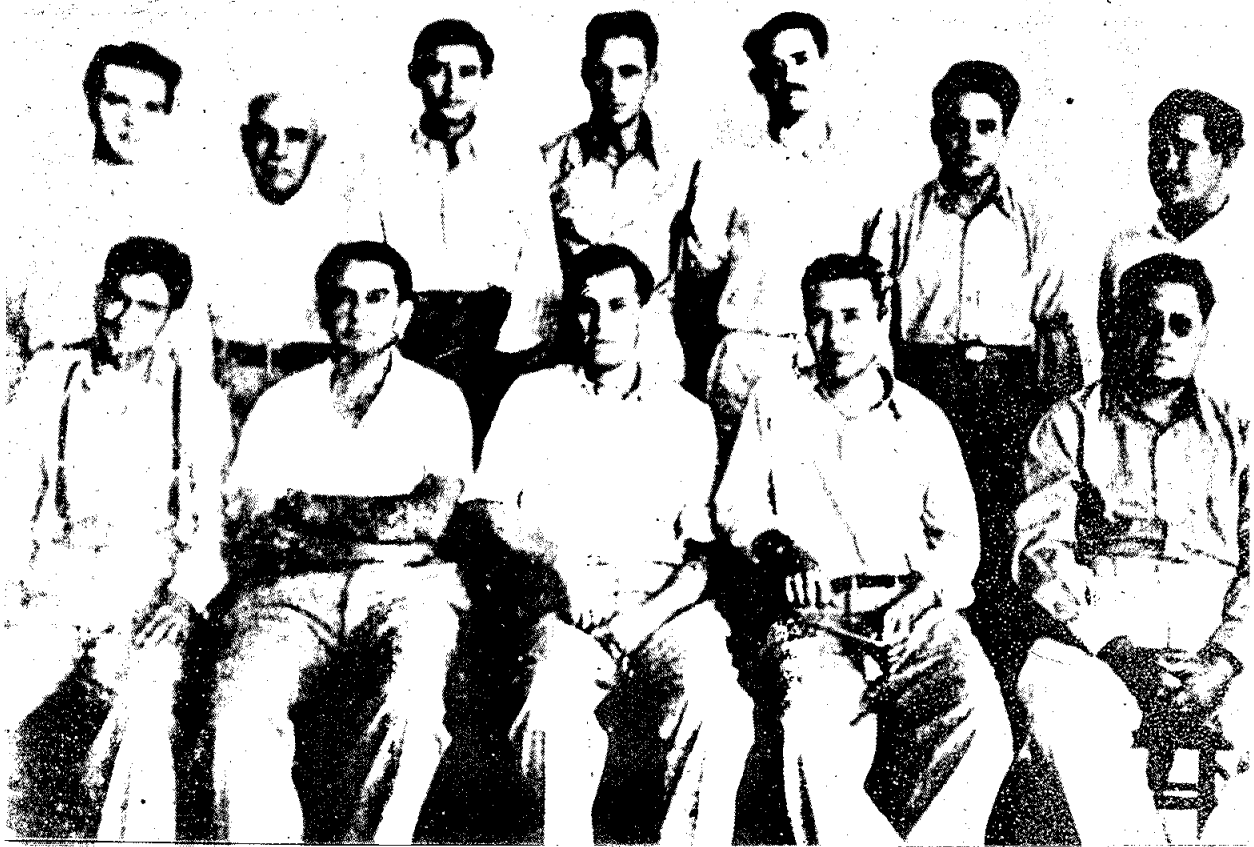


Junta Local de Caminos de Sonora. De 1937 a 1945 y de 1950 a 1955.
 En este viejo caserón, Jesús García No. 32, estuvo bien ubicada la JLC de Sonora.
 Anterior de 1933 a 1937, esta Dependencia tuvo sus oficinas en Santa Ana, Sonora.

Para la construcción del Nogales - Hermosillo se ocupó mucho la mano de obra de los soldados acampados en el norte del Estado, bajo las órdenes del General José Botello. A los miembros del ejército que colaboraban se les cubría un salario por jornada de \$1.10 pesos. En 1933 también se empezó la construcción del camino de Piquito a Puerto Libertad, terminándose en 1935. En esas fechas había muchos animales de caza y era frecuente que saliésemos en las horas de descanso a cobrar nuestra pieza para enriquecer la despensa. Había venado cola blanca, venado bura, cimarrón y otras especies menores que casi siempre estaban al alcance de nuestros viejos rifles. Ese llamado "deporte de los reyes" era también de quienes teníamos un arma o lográbamos comprar una de segunda o tercera mano. Como casi todos éramos muy jóvenes, éramos también inexpertos en el uso de las armas, sucediendo por esto una tragedia que, pese que hasta hoy han transcurrido cuarenta y seis años, conservo vívida en mi memoria. La desgracia sucedió así: un sábado en la tarde salieron los ingenieros Joaquín Castro y Juan Cantúa Castro, acompañados de Manuel Cantúa, alias "el Chocolate", a cazar. Hacía media hora que habían salido de "Santa Ana" cuando vieron un enorme venado; entonces, el "Chocolate" metió carga a su rifle y en el momento que iba a disparar, el animal se perdió en el monte, por lo que el cazador y sus acompañantes se subieron nuevamente al carro; pero Manuel no tuvo la precaución de aplicar el seguro a su arma y en un momento que ésta se movió por un movimiento brusco del vehículo, se disparó hiriendo gravemente al buen amigo "el Chocolate", pues la bala le entró por el tórax y le atravesó un pulmón, muriendo enseguida en los brazos de su hermano el Ing. Juan Cantúa. El cuerpo fue trasladado a Magdalena de donde eran nativos los Cantúa.

Cuando se estableció el "Campo Núñez" no le llamábamos así, sino Km. 34. Recuerdo que el bodeguero a fines de 1934 era el Sr. Edgardo Núñez, quien también suministraba personalmente la gasolina a los vehículos. Por esto, sucedió que en una ocasión llegó un camión a media noche para que se le surtiera de carburante. Como no teníamos una bomba de gasolina, el combustible se echaba a los vehículos con una cubeta grande y un embudo. Ello fue causa de una nueva tragedia. El Sr. Edgardo Núñez era muy trabajador y responsable con sus obligaciones y no le gustaba que otra persona llevara el control del carburante a su cargo; por tal motivo, cuando llegó el chofer Agapito Montes de Oca con su camión a recibir un suministro de combustible, el bodeguero, a la vez que llenaba el tanque del camión, se alumbraba con una linterna de petróleo, lo que ocasionó el incendio. Edgardo recibió quemaduras tremendas que le llevaron al sepulcro dos días después. El chofer Agapito logró sobrevivir a los daños físicos que también recibió en ese momento. Después del sepelio de Edgardo Núñez, se acordó que el Campamento Km. 34+000 llevara su nombre.

En el año 1934 substituyó en la Representación al Ing. González el Ing. Manuel Landa, alias "el Chicote"; después vino el Ing. Castro Huerta a quien, posteriormente, le relevó el Ing. Luis Herrera Marmolejo, de gran trayectoria caminera. En 1936 ocupó la representación el Ing. Manuel Herrera y Cairo. El 25 de enero de 1936 se formó una brigada de localización para efectuar el trazo de Nacozari a Agua Prieta, cuya construcción no se terminó al clausurarse la Junta a finales de 1945, pero se logró dar paso a los vehículos, aunque en una forma precaria. Al llegar el año 1940 fungió como Representante de la S.C.O.P. el Ing. Isauro Gómez, quien había substituído al Ing. Zubiría y Campa.



Junta Local de Caminos.

De izquierda a derecha, sentados:

Ing. Manuel López Castillo, Jefe Residencia Hermosillo; Ing. Luis Morfin G., Representante de la S.C.O.P.; Ing. Héctor Larios C., Jefe Tercera Zona; Máximo Othón, Tesorero.

De pie:

Aurelio V. Retes; Juan Luna, Ayudante del Ing. Residente; Almacenista de 2da; Marcos F. Oropeza, Auxiliar de Tesorero; Max Jiménez, Superintendente de Conservación; Juan J. Íñigo, Oficial 1o Tomador de Tiempo y J. Manuel Castillo, Almacenista General.

Recuerdo que el año 1941 se dejó sentir en Hermosillo una fuerte epidemia de dengue, cuyos síntomas son un fuerte resfriado, temperatura muy elevada y un tremendo dolor de cabeza. El pueblo llamaba a la enfermedad como “el trancazo” o “el abrazo de la suegra”, pues sabemos que el pueblo mexicano no pierde el sentido del humor ni en los días de tragedia. A consecuencia del dengue, las escuelas y oficinas cerraron temporalmente sus puertas, en virtud de que el setenta u ochenta por ciento de los hermosillenses estaban padeciendo el “terrible abrazo de la abuela de nuestros hijos”. La Junta no contaba con ningún privilegio para estar inmune a las bruscas caricias de las suegras de sus trabajadores y también cerró sus puertas. Por ello, un día llegamos a las oficinas de la Junta, por la mañana, el amigo y compañero Gilberto Escobosa Gámez y nos dimos cuenta de que ahí no había nadie, solamente estaba el conserje Antonio Otero Grijalva, quien salió muy disgustado a recibirnos y nos dijo: “Muchachos más vale que se larguen (sic) y me dejen tranquilo. ¿Qué no ven que me estoy muriendo con el abrazo de mi mamá política?” Entonces preguntamos por el médico con la idea de que nos recetara un preventivo contra la enfermedad, ya que Escobosa y yo éramos los únicos que no habíamos contraído el dengue. El consultorio del doctor estaba dentro del mismo edificio de las oficinas, por lo que nos fue fácil llegar a donde debían estar el facultativo y su ayudante, pero éstos brillaban por su ausencia: ambos estaban en cama. Al salir de la Junta encontramos a uno de los pocos médicos que seguían en pie, quien nos informó que el único preventivo contra la enfermedad era tomar jugo de limón con tequila. Por tal motivo, de allí fuimos Escobosa Gámez y yo a una cantina que estaba ubicada en la esquina de las calles Jesus García y Morelia, donde pedimos un tequila con limón para cada uno; después otro y otro, creyendo que cuanto más aguardiente y más fruto de limonero tomásemos, tanto más seguros estaríamos de no enfermarnos. Al rato, llegaron unos guitarristas a tomar el preventivo contra la epidemia, e igual que nosotros, comenzaron a beber una sobredosis del antídoto, lo cual originó que, por el solo costo de las bebidas, nos cantaran y tocaran las canciones que les pedíamos, entre ellas el tango “Volver” que repitieron muchas veces y otras del tiempo de la Revolución, pues mi amigo presumía y aún presume de ser un gran admirador de Pancho Villa. La “sobredosis” nos hizo más mal que bien y al día siguiente nos atacó a ambos el dengue y permanecemos en cama más de ocho días. Cuando regresamos a la Junta ya estaba todo el personal trabajando como si nada hubiese pasado; en cambio, nosotros teníamos caras de cadáveres, ya que a nadie atacó el mal tan fuerte como a Escobosa y a mí. Por eso ahora opino que el tequila no es un buen remedio contra las expresiones cariñosas de las suegras, ni contra el dengue, ni contra todo lo que es malo para la salud.

SEGUNDA ETAPA (1940 - 1945)

Narrador: Gilberto Escobosa Gámez.

“Los caminos son las arterias por donde fluye el progreso de los pueblos”. Mis últimos treinta y nueve años están ligados a la Junta Local de Caminos de Sonora, ya que ingresé a ésta el 11 de octubre de 1940, un año dos meses menos cuatro días antes de que los Estados Unidos de Norteamérica fuesen atacados por los japoneses en el Pacífico. En 1940, la persona ejecutiva de la Junta era el Ing. José Luis Llanes, en su calidad de Representante del Gobierno del Estado. Como en esas fechas yo no tenía que preocuparme de quién era el jefe, jamás se me ocurrió preguntar cuál era el motivo de que el Ing. Isauro Gómez, Representante de la S.C.O.P., estuviese postergado en su oficina con mobiliario viejo, sin ventilador y sin secretaria. En cambio, el Ing. Llanes disfrutaba plenamente de los beneficios que merece el que da las órdenes: el mejor moblaje de la Junta, el mejor vehículo para él y el segundo para su esposa, etc. Además, este señor nombraba y despedía al per-

sonal, autorizaba las compras y asumía las responsabilidades técnicas. Al transcurrir el tiempo, después de varios años supe que en esa época se había derogado el Reglamento para la Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, y que las nuevas disposiciones otorgaban mayores facultades a los representantes de los gobiernos estatales que a los de la S.C.O.P. Después, el viejo Reglamento se volvió a poner en vigor y todo quedó como hasta la fecha.¹ El primer empleo que tuve en la Junta fue de bodeguero del taller mecánico, el cual era muy grande porque se daba servicio a la maquinaria y a los vehículos del gobierno, mediante un convenio favorable a la institución caminera. Entre mis obligaciones más importantes no solamente estaba la de cuidar la herramienta y los equipos, sino la de barrer los talleres y recoger por la tarde las botellas vacías de mezcal que dejaban tiradas por doquier los mecánicos. También se me habían dado órdenes de que no permitiera que los reparadores hicieran sus necesidades fisiológicas en los patios, ya que se acababan de instalar sanitarios modernos que esos señores temían ensuciar. Hacia 1941 fui ascendido a Auxiliar de Tomador de Tiempo, del capitán Max Jiménez Godínez, y se me encomendó hacer mensualmente los costos del funcionamiento de la Junta. En esta ocasión también se me encomendó la alta responsabilidad de barrer la oficina. En ese año de 1941 se hizo cargo de la Representación de la S.C.O.P. el Sr. Ing. Abelardo Betancourt Rojas, viejo residente de Hermosillo y hermano del Subsecretario de la S.C.O.P. Huelga decir las amplias facultades con que venía investido, además de que ya se había puesto en vigencia el antiguo Reglamento. Una de sus primeras actividades consistió en poner con sus pies en la calle, sin protocolo, al Ing. Luis Llanes, y hacerle la recomendación muy especial de que no volviera más. Don Luis había caído de la gracia del Sr. Gobernador, Don Anselmo Macías Valenzuela, por las muchas cosas malas que hizo en perjuicio de la Junta.

En la fecha (1940) que ingresé a la Junta, esta dependencia tenía a su cargo la conservación de la carretera Nogales - Suchiate en el tramo hasta terracerías de Nogales a Guaymas. Ese camino tenía pocas alcantarillas y puente ninguno. Durante la época de lluvias los vados eran erosionados y los automovilistas sufrían múltiples dificultades al viajar de Nogales a Hermosillo. La Junta también tenía a su cargo la construcción del camino Agua Prieta - Nacoziari, el cual solamente era una "brecha" que durante las lluvias quedaba intransitable en varios tramos; su residente era el Ing. Adolfo Cacho Macías, sobrino del general Anselmo Macías Valenzuela, Gobernador Constitucional del Estado (1939-1943). El Ing. Cacho Macías posteriormente fue trasladado a la carretera Navojoa - Huatabampo, que en ese tiempo se construía con cargo al presupuesto estatal y con supervisión de la Junta. De esos tiempos de principios de los cuarenta, sólo quedamos en la Junta los Sres. Gabriel Ramírez Mendoza, "el Chapo"; Ernesto Carrasco Meza, "Neto"; Ing. Arturo de la Huerta Oriol, "el Cejón", y este humilde aspirante a cronista.² Calculamos los supervivientes que, de los antiguos compañeros de labores, han muerto más del 85%. El Ing. Abelardo Betancourt Rojas, Representante por los períodos 1941-45 y 1950-52, aún vive, con ochenta y ocho años a costas. Está pensionado, por cierto que con muchos merecimientos.

Al principiar el año de 1942 se organizó en Hermosillo la División de la Dirección Nacional de Caminos, con el Ing. Luis H. Moya como Divisionario, quien había sido Jefe de Zona en Sonora, Sinaloa y Nayarit. La nueva División se hizo cargo de la carretera Nogales - Suchiate en su tramo Nogales - Hermosillo - Guaymas - Estación Don, pero solamente estaba construido hasta el puerto Guaymense. Esa dependencia se encargó de construir las obras de drenaje y la pavimentación. Por su parte, la Junta continuó construyendo la carretera Hermosillo - La Colorada - San José de Pimas - Tecoripa.

En el año de 1943 el Ing. Betancourt Rojas me expidió el nombramiento de Pagador, en sustitución del Sr. Belisario Moreno Ruíz, quien renunció para dedicarse a destajista; era Tesorero el Sr. Jesús María Ávila Cubillas. Como los pagos se hacían cada diez días, más de la mitad del mes me la pasaba fuera de Hermosillo, ya que para trasladarme de Hermosillo a Nogales, Arizona - Agua Prieta, Sonora - Cabullona - Esqueda - Agua Prieta tardaba cuando menos dos días, pues los caminos eran sin pavimento y sin alcantarillas. En cambio, un viaje a Tecoripa se tardaba un día completo. Es de justicia mencionar que el camino Hermosillo - Sahuaripa se construía con las mejores técnicas de su época, ya que desde 1946 en que pasó al Gobierno del Estado para su conservación, sus alcantarillas y su Puente de Alonso no recibieron ningún cuidado hasta el 21 de julio de 1975 cuando esa vía volvió a ser de la Junta; sin embargo, en treinta años de descuido, sus obras de drenaje estuvieron fuertes y firmes como testigos de que en ellas trabajaron hombres de un gran sentido de responsabilidad.

Como una evocación del pasado, recuerdo a unos cuantos trabajadores de la pala y el zapapico que regaron su sudor en el camino Hermosillo - Sahuaripa, tramo Hermosillo - La Colorada - San José de Pimas: Manuel Nóperi, yaqui de buena cepa; Avelino Sabori, indio mayo; Aureliano Martínez, ex-soldado de la Revolución; Cipriano Ullóa, ex-prisionero de San Juan de Ulúa; Frank Davidson, norteamericano aventurero, alcohólico y fracasado, pero muy trabajador y simpático; y... la lista sería larguísima, mas la memoria corta. Como todos ellos ya rindieron tributo a la madre tierra, como una respetuosa oblación a su memoria, dedico un pensamiento. En la relación anterior, deliberadamente no mencioné a un ex-peón de nombre Arturo Arvizu, quien ingresó cuando la localización se acercaba a Tecoripa. Este joven, poco letrado en 1942, desde un principio demostró mucho apego al trabajo y mucho amor al estudio, y cuando se suspendió la construcción en 1944 ya era ayudante de ingeniero. Al clausurarse la Junta, el Sr. Arvizu se fue a trabajar en la Secretaría de Irrigación (hoy la SARH) donde alcanzó una Residencia muy importante.

Al principiar 1944 renunció el Tesorero de la Junta, Sr. Jesús María Ávila, quien desde 1942 substituía al Sr. Máximo Othón, quien a su vez fue nombrado Tesorero General del Estado el 1o. de septiembre de 1943. El Sr. Ávila Cubillas tuvo dificultades con el Representante que se fueron recrudeciendo más y más, y el epílogo fue su renuncia solicitada por el Sr. Gobernador. Por acuerdo del Sr. Gobernador, Don Abelardo Rodríguez, me hice cargo provisionalmente de la Tesorería, mientras se nombraba a quien quedaría allí definitivamente. A mediados de ese año 1944, fui a ver al Tesorero General del Estado, el Sr. Othón, para suplicarle que el Gobierno del Estado nombrara al titular de la Tesorería de la Junta, con el fin de reintegrarme a la Pagaduría, porque en verdad consideraba que el puesto que ocupaba interinamente estaba sujeto a los vaivenes de la política. Pero recibí una reprimenda de pronóstico reservado, que concluyó más o menos así: "Tú has seguido allí porque yo así lo dispuse y mientras yo esté aquí, tendrás que ayudarme". Luego regresé a la Junta resignado al ver que aquello no tenía remedio; el Sr. Máximo Othón era un hombre de mucha energía, con quien trabajé algunas temporadas cuando él era gerente de una empresa. Me tenía mucha estimación, lo mismo que yo a él. En esa ocasión me pasó lo que al caracol que no quería vivir dentro de su concha. Mientras esto sucedía, el Sr. Belisario Moreno Ruíz a quien yo había sucedido en la Pagaduría, se movía como pez en el agua con sus camiones-volteo; a las claras se veía que la suerte estaba de su parte y -¿por qué no decirlo?- su inteligencia y su visión en los negocios le ayudaban mucho para ir alcanzando el éxito que sus ambiciones señalaban. Su buena estrella no solamente brillaba en cuanto a ganar bastante dinero, sino que seguramente su aspecto interior y exterior cambiaron, ya que sus amigos empezaron a decir que el Sr. Moreno era un hombre muy ingenioso y sim-

pático; y las damas, por su parte, comenzaron a comentar que Don Belisario es un tipo guapo y carismático. Actualmente, el Sr. Belisario Moreno es el propietario de la Cía. de Construcciones y Trabajos Agrícolas, S. A., que consume gran parte del presupuesto para construcción de la Junta y, a pesar de que se acerca a los sesenta y tres años de edad, muchas mujeres continúan admirando su belleza física. Sobre él se cuenta la siguiente anécdota:

En los principios de los años cincuenta, cuando Belisario todavía no tenía compromisos de amistad con banqueros, financieros y potentados, el Sr. Lázaro Hernández era muy amigo del contador de la Constructora Reforma S. A., de Don Gustavo Elías Calles, y se les veía juntos por dondequiera, ya sea jugando dominó, echando la copa o en parrandas, a las cuales ambos eran muy asiduos. Pero un día el Sr. Hernández se radicó en México, D. F., y se dejaron de ver por un lapso de dieciocho años. A principios de los setenta, don Lázaro Hernández fue comisionado por la Dirección General de Control para que efectuase una auditoría ordinaria a la Junta Local de Caminos de Sonora. Como lo conocíamos de mucho tiempo atrás, fuimos a recibirle al aeropuerto y, después de saludarnos, lo primero que nos preguntó fue: “¿Cómo está Belisario? Hace mucho tiempo que no tengo noticias de él?” Entonces, el Ing. Francisco Larios, quien estaba presente por ser también amigo del visitante, le respondió, muy serio: “Belisario ya pasó a mejor vida”. Lázaro enmudeció por un momento, abrumado por la sorpresa, siendo hasta después de varios segundos cuando volvió a preguntar, con el rostro compungido: “¿Cuándo murió mi querido amigo Beli?” -“No, no ha muerto”, contestóle nuevamente el ingeniero, “lo que sucede es que de hombre pobre pasó a ser hombre rico. Por eso te digo que pasó a mejor vida”.

Al empezar el ejercicio de 1944 se había suspendido la construcción de la carretera Hermosillo - Tecoripa, quedando ésta hasta un poco adelante de San José de Pimas. Empero, hubo tramos semi-construidos hasta el Km. 100 + 000. En ese trazo Tecoripa estaba en el Km. 123 + 000, en el actual está en el Km. 112 + 000. En ese tiempo la brigada de localización fue dada totalmente de baja, lo mismo que muchos empleados administrativos, ya que para ese año quedó aprobado un presupuesto de \$18,000.00 pesos. ¡Qué tiempos aquellos! Quizá a mucha gente joven le parecerá que \$18,000.00 pesos es una suma irrisoria, pero en aquella época no lo era tanto; nuestros pesos de 1944 quizá tenían un valor adquisitivo de dos dólares de hoy.³

Como parte de la historia de nuestra querida Junta Local de Caminos, es digno de mencionarse el siguiente episodio: el paso de la brigada de localización por los pueblos de La Colorada, Las Minas Prietas, San José de Pimas y Tecoripa, que vino a transformar la vida de esas comunidades cuyos habitantes habían conservado las costumbres de cincuenta años atrás. Sus mujeres habían permanecido castas, apegadas a la iglesia y esclavas del hogar... ¡Ah, pero la llegada de veinticinco jóvenes -algunos no tanto, mas igual de alborotados- con costumbres cosmopolitas, amantes de la copa, de las fiestas y de los amoríos pasajeros, quebrantó la moral sostenida a duras penas por las muchachas pueblerinas y alguna que otra viuda o solterona con ansias reprimidas! Y, como tenía que suceder, las viuditas y las solteras maduras fueron las primeras en salirse de sus casitas, ocasionando el escándalo del señor cura y de las familias más conspicuas. La antigua S.C.O.P., la posterior S.O.P. y la actual S.A.H.O.P., o sea la abuela, la madre y la hija (“las tres carabelas de Colón”, diría algún tipo irreverente que no amara a nuestra Secretaría), se sonrojarían si fuesen seres animados, al recordar lo que hicieron los camineros en aquellos tres pueblos de La Colorada, San José de Pimas y Tecoripa, durante los años 1941-42-43, cuando muchas bellas jóvenes desertaron del hogar, unas por la puerta angosta del matrimonio y otras por el ancho portón que proporciona la fuga. Es cosa

era hermano del Subsecretario Ing. Carlos I. Betancourt R.

Sucede a veces, que los hombres de una vasta experiencia y una gran visión sociopolítica, como el Sr. General Abelardo L. Rodríguez, Gobernador Constitucional del Estado, electo por el periodo 1943-49, cometen grandes errores que trascienden más allá de su tiempo en perjuicio de su Estado y aún de su Patria. Parece que los grandes hombres, así como logran grandes aciertos, sus errores también suelen ser de la misma dimensión. Lo anterior viene al caso, no para enjuiciar al Sr. General Rodríguez que, como Gobernador, todavía después de más de treinta años que pasó por ese puesto, su obra está vigente y se dice con justicia que fue quien hizo el despegue económico de Sonora después de tener la entidad tres gobiernos opacos. Empero, cometió el error de suspender la construcción de la carretera Hermosillo - Tecoripa - Sahuaripa, porque con ello impidió el desarrollo integral de una vasta región del Estado, ganadera y minera por excelencia. Muchas personas opinan que en la zona que beneficia hoy ese camino, están las minas de grafito más ricas del mundo, donde también existen de plata, de oro y de tungsteno. Cuando el personal del General Rodríguez se hizo cargo de la gubernatura, el presupuesto estatal no llegaba a los doce millones de pesos, por lo que no es de dudarse que su idea era hacer una red de "brechas" que comunicaran a todo el Estado, que se irían mejorando poco a poco aunque fuesen "del tiempo de la Colonia", como decíamos muchos. Al respecto nos dice el Ing. Carrasco: "fue dramático ver cómo los pobladores de la Sierra quedaban asombrados cuando vieron los primeros automóviles que llegaban a sus comunidades, ya que había gente que no los conocía más que en fotografías, porque todo el tráfico comercial se hacía a "lomo de mula".



Esta vieja y maltratada fotografía fue tomada el 7 de noviembre de 1944. En ella aparecen de izquierda a derecha: Oscar Cantúa; Jesús María Ávila, Tesorero de la Junta; Gilberto Escobosa Gámez, Pagador; Don Francisco Ibañez Zavala, Visitador Especial de la S.C.O.P., e Ing. Juan Cantúa, Residente de la Junta.

Al empezar el año 1945, el Gobierno del Estado se hizo cargo de la conservación del tramo Agua Prieta - Esqueda y solamente continuamos con el Hermosillo - La Colorada - San José de Pimas. Dado lo reducido del presupuesto de \$18,000.00 pesos fue para nosotros un respiro y pudimos reparar las pocas unidades que necesitábamos para el traslado de personal y de materiales. Naturalmente que el que nos hayan dejado solamente un camino para su conservación, aunque representaba un desahogo económico, no dejó de inquietarnos e intuimos que la Junta estaba acercándose a su final. Y no nos reponíamos de esa preocupación, cuando hubimos de sentir la pena de la muerte de dos trabajadores en un lapso de menos de un mes. Los siniestros sucedieron de la siguiente manera:

La Junta poseía una motoconformadora marca Allis Chalmers que nueva nunca había operado bien. Esta máquina era una constante huésped del taller y un permanente quebradero de cabeza del joven José López, Jefe de Mecánicos. Y un día que la empujaban para hacer funcionar el motor, imprudentemente el Sr. J. Guadalupe Castro se puso a hacer su parte desde una llanta delantera, resbaló y las ruedas traseras pasaron sobre su cuerpo, quedando materialmente deshecho. Y solamente habían transcurrido unos cuantos días del deceso del Sr. Castro, cuando llegó a nuestras oficinas, ubicadas en ese tiempo desde 1935 en Jesús García No. 33, un vecino de la Colorada trasladando a uno de los choferes muy lesionado; el camión que conducía el herido había volcado a doce kilómetros de Hermosillo. Después de hospitalizar al trabajador accidentado se envió a una grúa con tres choferes y un mecánico. Desgraciadamente, a una distancia de cinco kilómetros al Sur (actualmente es zona urbana) volcó también el vehículo de auxilio, pereciendo instantáneamente José "El Chato" Cervera y resultando muy lesionadas dos personas más que laboraban en nuestra Dependencia.

Nuestra Junta Local de Caminos en 1945 tenía el aspecto de una familia ex-rica. Contábamos con mucho equipo, pero fuera de servicio, lo mismo en las oficinas, que en el campo y en el taller. En ese tiempo, la experiencia nos demostró que es un mito ese refrán que reza: "Tiene más el rico cuando empobrece que el pobre cuando enriquece". Y nos dábamos cuenta de que caminábamos con las velas desplegadas hacia la ruina.

Pero el pesimismo no duró mucho tiempo, porque se convirtió en realidad. En los primeros días de diciembre se nos comunicó que el siguiente año dejaría de existir la Junta, a la vez que se nos ordenaba que los vehículos, máquinas, aparatos y muebles, se entregaran al Gobierno del Estado. Al recibir tan infausta noticia trabajábamos las siguientes personas: Antonio Otero Grijalva, Conserje; Modesto Ramírez García, Almacenista; Max Jiménez Godínez, Tomador de tiempo; Gilberto Escobosa Gámez, Tesorero-Pagador; Ing. Abelardo Betancourt Rojas, Representante de la S.C.O.P., y el chofer de la Representación, Tranquilino Arvizu. Para esas fechas el taller mecánico se había clausurado. La cuadrilla de conservación estaba constituida por 39 peones, una cocinera con dos ayudantes, el Jefe Domingo Morales, auxiliado por Edgardo Sánchez y Oscar Parra Sesma, y dos o tres trabajadores que la bruma del tiempo ha ocultado en el anonimato. A través del Ing. Alberto Montijo, quien había sido nombrado por el Gobierno del Estado como Subdirector de Obras Públicas, el General Rodríguez nos invitaba a colaborar con su gobierno. En esos días críticos, en su paso por Hermosillo a Mexicali entrevistamos al Ing. Betancourt y al Ing. Armando Salinas, Jefe del Departamento de Cooperación, quien me dijo textualmente, lo recuerdo muy bien: "el año entrante nombraremos a un nuevo Visitador de Tesorerías de las Juntas Locales de Caminos. Si a usted le conviene el puesto, avíseme el próximo mes de enero". Por lo que respecta al Ing. Betancourt, dijo que

consideraba que el cierre de la Junta no podía prolongarse mucho tiempo; que esperaría y, como pintorescamente se dice ahora, “se sentó en la banca”. El Ing. Armando Salinas era ya en ese tiempo una persona mayor -sobretudo para mí que entonces tenía sólo veintiocho años-, un tanto robusto, moreno claro, con grandes bigotes y un tanto cargado de hombros; era hombre de pocas palabras, pero certeras. Tenía fama, y muchos creemos que bien merecida, de honrado. Los camineros le habían apodado “el motorista” por su aspecto. Yo sé que tenía un corazón enorme además de sus muchas cualidades. Sé también que era un gran funcionario público.

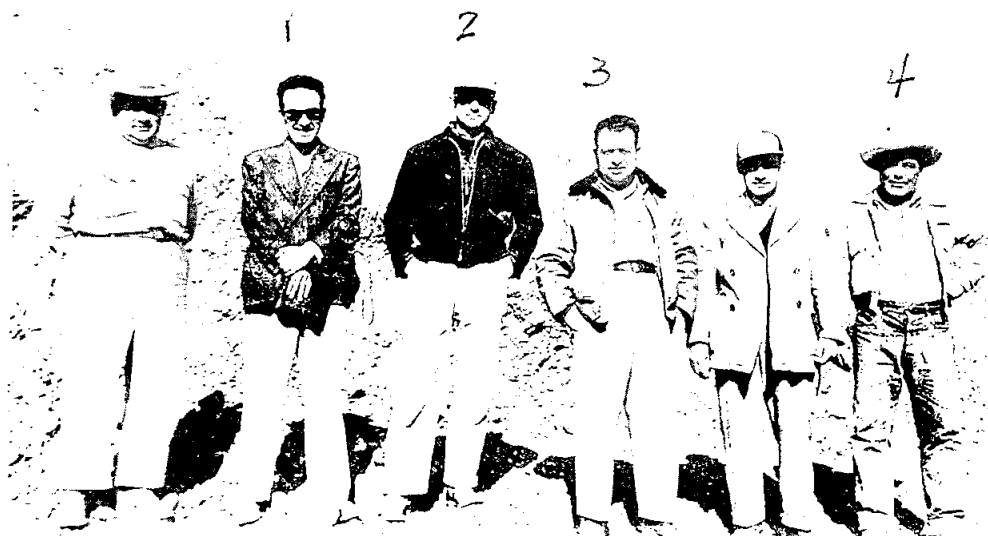
Al empezar 1946 todos los equipos que poseía la Junta pasaron al Gobierno del Estado, lo mismo que todo su personal, salvo el Ing. Betancourt, el almacenista y el que esto escribe. En el mes de mayo, por orden del jefe del Departamento de Cooperación, me trasladé a la Ciudad de México, donde la Dirección Nacional de Caminos me costeó un curso de seis meses, intensivo, de Auditoría. Los siguientes cuatro años me convertí en Visitador Especial de la Dirección Nacional de Caminos, por obra y gracia de mi Mecenaz, Don Armando Salinas. Mis jefes fueron los Sres. Carlos Kegel, primero, después don José García Becerra; ambos tuvieron a su cargo el Departamento de Contabilidad.

TERCERA ETAPA (A PARTIR DE 1950)
Narrador: Ing. Roberto Ramos Bustamante.

La Junta Local de Sonora reinicia sus actividades el 10. de marzo de 1950, después de casi todo el sexenio que correspondió al General Abelardo L. Rodríguez, como Gobernador del Estado. El nuevo Gobernador, don Ignacio Soto, decide continuar la construcción de caminos utilizando la participación federal y es así que en la fecha indicada se reorganiza la Junta Local nuevamente. Me tocó en suerte, si así pudiera llamarse, ser uno de los empleados reiniciadores, ya que nombrado por la D.N.C. fui a ponerme a las órdenes del Ing. Abelardo Betancourt, Representante de la S.C.O.P. y casi simultáneamente llegaban los ingenieros Manuel Barella y José Esparza Solís. Para esas fechas también estaba en Hermosillo esperando órdenes el Sr. Gilberto Escobosa Gámez, que venía para llevar a cabo la organización administrativa en su carácter de Visitador Especial de la D.N.C.

Tengo entendido que había mucho interés en comunicar el mineral más importante del Estado y se pensó construir el camino Ímuris - Cananea, para facilitar a esta población su acceso con la capital. La idea causó entusiasmo y el Gobierno decidió construirlo; pero mientras se sometía el proyecto a la consideración de la Secretaría de Obras Públicas, se iniciaría la localización de la línea, precisamente por los tres ingenieros que vinimos de México. El resto del personal se daría de alta con gente del Estado. El Sr. Gilberto Escobosa, quien llegó comisionado para encargarse de la organización administrativa de la Junta, enseguida, a petición del Gobernador Ignacio Soto, renunció a la Secretaría para quedarse como Tesorero de la Institución, como lo es hasta la fecha. Y tanto él, como nosotros que nos encargamos de la parte técnica, pasamos una corta temporada en Hermosillo en franca holganza mientras se conseguía un local en Magdalena para las oficinas, campamento y almacén. Y después de ver muchos locales en esa ciudad, el Gobierno del Estado accedió a proporcionar una parte del segundo piso de la Escuela Secundaria del lugar. Localizamos a partir de Ímuris, tomando como 5 kms. del antiguo camino de Nogales - Guadalajara que nos venía de perlas por su dirección y su alineamiento. También tuvimos la suerte de conseguir al personal necesario que nos ayudase en las tareas que nos esperaban. Pronto también contamos con un almacenista, siendo éste el entonces retirado Mayor Modesto Ramírez García, quien había desempeñado este

puesto en la Junta anterior. El puesto de conserje quedó a cargo de un ex-capitán del Ejército, el Sr. Sebastián Olais Medina. Pronto tuvimos el gusto de recibir la reincorporación de muchos trabajadores y empleados que habían trabajado en la Junta antigua; algunos dejaron empleos bien remunerados para volver a laborar en las tareas de su agrado, de los cuales sólo mencionaré a los siguientes: Oscar Parra Sesma, Edgardo Sánchez Meza, Luis Robles Araujo y Antonio Otero Grijalva. No podría precisar la fecha exacta en que se inició la construcción del camino, pero sí puedo decir que por primera vez tuvimos tiempo suficiente para localizar (casi un año) y no se ha vuelto a dar el caso. Olvidaba decir que el Ing. Arturo de la Huerta era el Representante del Gobierno del Estado y fue parte muy importante no sólo en la localización del Ímuris - Cananea, sino también en la construcción.



Construcción del Camino Ímuris-Cananea, año 1953.

Se inicio la construcción en febrero o marzo de 1951 con un presupuesto de \$8,000,000.00 de pesos, que se agotó en los primeros 25 kms. que tiene de longitud; se pidió una ampliación de otros \$8,000,000.00 de pesos al año siguiente, que tampoco fue suficiente. Al llegar el año 1955 se terminó la construcción, sin pavimento, con un costo de un poco más de \$24,000,000.00 de pesos. El 12 de junio de ese año se procedió a la inauguración, con la presencia del Gobernador del Estado, Don Ignacio Soto, del Director General de Caminos, Ing. Carlos Lezama, del Ing. Jesús Malo, que en ese tiempo era Jefe del Departamento de Cooperación, y de quince o veinte personas más, importantes en la política y en la iniciativa privada. En ese tiempo era nuestro representante el Sr. Ing. Jorge Gámiz Lliteras, quien iba al frente acompañado de don Nacho (como cariñosamente se llamaba al mandatario sonorenses).

Pero antes de seguir adelante, permítaseme la siguiente digresión: después del Ing.

Betancourt pasaron por la Representación los ingenieros José Mancera Rico y Antonio Romero Pérez, siendo su permanencia allí muy breve, ya que para 1955 el Sr. Ing. Jorge Gámiz llevaba en ese puesto alrededor de dos años.

Al llegar al Puerto -lugar que se denomina así y que se encuentra en la parte más alta en que cruza el camino la Sierra de La Mariquita-, hizo alto la comitiva y el Sr. Gobernador procedió a correr la cortina que cubría la placa de bronce alusiva al acto, el cual fue muy aplaudido, ya que para ese momento se habían unido al grupo más de cincuenta personas de Cananea. Y al terminar la ceremonia nos trasladamos a la Ciudad del Cobre, donde el Presidente Municipal de Cananea nos obsequió con un espléndido banquete. El mismo día de la inauguración, después del medio día, empezó a nublarse desde Cananea hasta Ímuris y mucha gente que concurrió a la ceremonia optó por regresarse inmediatamente a Ímuris por temor de tener que soportar en el trayecto un aguacero torrencial, como sucedió. Decían los lugareños que hacía muchos años no eran testigos de una lluvia tan intensa en la región, pues en la tarde llovía a cántaros y hubo varios derrumbes que interrumpieron el paso. Muchas personas hubieron de regresar por un antiguo camino llamado "Milpillas", muy largo y en pésimas condiciones; otras, más prudentes, pasaron la noche en Cananea. A éstas últimas les fue mejor.

Después del Ing. Gámiz, quien fue adscrito a la Junta Local de Caminos de Mexicali, llegaron a esta Representación los señores ingenieros Hugo Hernández Terán, Oscar Pinto Luján, Alfredo Bonnín Arrieta y el actual Jesús Gaytán López. Después de este desfile de representantes, la Junta había crecido tanto que a la fecha tiene un numeroso personal técnico, administrativo y de campo, que tal vez pasa de 600 empleados y trabajadores. Así mismo, se han construido a la fecha muchos caminos para beneficio de los sonorenses y de los mexicanos en general.⁵

CUARTA ETAPA (A PARTIR DE 1955)

Narrador: Gilberto Escobosa Gámez.

Como lo señala en su crónica el Ing. Roberto Ramos Bustamante, el día 12 de junio de 1955 fue inaugurado el único camino que teníamos a nuestro cargo, el Ímuris - Cananea. El Sr. Gobernador don Ignacio Soto Durazo se veía feliz, ya que la construcción se hizo por instancias de los residentes de Cananea y de Agua Prieta, de cuya zona era nativo el mandatario sonorense. Desgraciadamente, en esa fecha hubo una lluvia muy grande y en una parte del camino cayó una tromba que hizo muchos daños, habiéndose tenido que clausurar la obra vial por varios días. Recuerdo que un periódico amarillista local, "El Pueblo" de Hermosillo, atacó a la Junta y al Gobierno del Estado diciendo que el camino estaba mal construido y que por eso habían sucedido los derrumbes. El director de esa publicación era un señor de nombre Israel C. González, católico fanático y miembro del Partido Acción Nacional.

El Gobernador Soto, quien regresó temprano a Hermosillo, no sufrió las consecuencias de los derrumbes y desde tal ciudad se informó de la tromba; muy preocupado por las noticias alarmantes, se comunicó con el ingeniero Representante Jorge Gámiz Llitas, quien me pidió que lo acompañara al supuesto lugar del desastre. El Ing. Gámiz había regresado con el Sr. Ignacio Soto e ignoraba qué daños tenía el camino. En la noche de ese 12 de junio de 1955, el Ing. Gámiz Llitas y un servidor nos trasladamos al camino Ímuris - Cananea y fue hasta el día siguiente que pudimos apreciar los daños del camino y las huellas de la tromba, cuyas consecuencias, desde luego, comenzaron a ser

reparadas. Unos cuantos días después del meteoro, el camino Ímuris - Cananea estaba listo para recibir el tránsito.

Independientemente de los derrumbes que cayeron sobre el camino que se menciona, el Sr. Ignacio Soto, Gobernador del Estado, en todas las ocasiones expresaba su orgullo por haber construido en cooperación esa obra vial y nunca perdió ninguna oportunidad de alabar al personal de la Junta; recordamos que el mandatario sonorenses siempre nos atendió muy bien y cuando la Federación se demoraba en la remisión de sus aportaciones, la Tesorería General del Estado nos las adelantaba. También era frecuente que el Sr. Soto nos visitara en nuestras oficinas y residencias y nos preguntase qué necesitábamos; algunas veces nos facilitó tractores, camiones y camionetas de su Gobierno y hasta personal de campo cuando lo requeríamos. El Ing. Jorge Gámiz Lliteras fue nuestro Representante desde 1953 hasta 1958, y a él correspondió recibir el Comité de Caminos Vecinales, la red de caminos de la Costa de Hermosillo, sucediendo en esa forma que nuestra Junta Local de Caminos alcanzase más importancia oficial, dado que anteriormente sólo teníamos la conservación del de Ímuris -Cananea.

En el año de 1958 se hizo cargo de la Representación el Ing. Hugo Hernández Terán, en sustitución del Ing. Jorge Gámiz Lliteras. El cambio, supimos después, se debió a algunas dificultades que surgieron entre la Representación y el Gobernador Álvaro Obregón Tapia, quien era frecuente que obrase como un autócrata. Pero debemos señalar que la labor de Gámiz Lliteras fue muy positiva por su honradez y sentido de responsabilidad. Solamente dos años duró el Ing. Hugo Hernández Terán en la Representación que no pudo ser muy lúcida porque el Gobierno del Estado no nos entregaba sus aportaciones; hubo veces que nos las cubría con diez meses de retraso. Al Ing. Hugo Hernández Terán lo recordamos con cariño; era un hombre que sabía ser enérgico y bondadoso a la vez. Durante su permanencia en la Junta recibimos las redes de caminos del Yaqui y del Mayo, para ser conservadas. Recordamos los empleados de oficina que, durante la actuación de don Hugo, era costumbre ya establecida que a las doce del día nos dijera en voz alta para que lo escucháramos todos: "Muchachos, es la hora del recreo", y como un solo hombre, hombro con hombro, llenos de espíritu de abnegación nos dirigíamos al comedor del edificio, donde el ingeniero nos esperaba con un "jaibol" para cada uno de nosotros, y una pequeña "botana" de mariscos y carnes frías que devorábamos con júbilo. Pero después de media hora, ni un minuto más ni uno menos, asumiendo la actitud de un maestro porfiriano, exclamaba nuevamente: "Muchachos, ya paso el recreo; vuelvan a sus clases". Ahora que ha transcurrido un poco más de veinte años de que el Ing. Hugo Hernández Terán pasó por nuestra Junta, nos damos cuenta de que esa media hora de receso en nuestras actividades, servía para reunirnos a todos y para que confraternizáramos; además, en esos momentos exponíamos nuestros problemas de trabajo y se limaban muchas asperezas entre compañeros. Y quienes conocimos a nuestro ex-jefe lamentamos mucho su muerte acaecida en 1977 en un accidente automovilístico, pereciendo también su señora doña Esperanza Enciso Ulloa de Hernández (D.E.P.). Los Hernández-Enciso merecen de nuestra parte, sobre su última morada, una lágrima, un pensamiento y un ramo de flores.

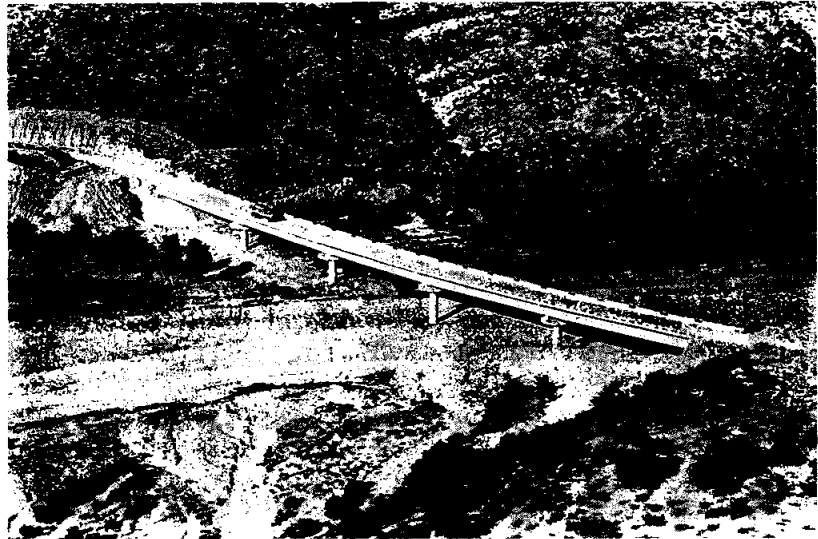
En el mes de abril de 1960 tomó posesión como Representante de la Junta Local de Caminos de Sonora el Sr. Ing. Oscar Pinto Luján, cambiando desde su raíz la Dependencia. Las relaciones del Ing. Oscar Pinto Luján y el Gobernador Álvaro Obregón Tapia eran inmejorables. Ello fue factor de que inmediatamente el Gobierno del Estado empezase a cubrir sus aportaciones atrasadas y de que al siguiente año se aprobase para la Junta un presupuesto considerable para construcción y conser-

vación pues, para esas fechas, por falta de fondos, los caminos que nos había entregado el Comité de Caminos Vecinales estaban en pésimas condiciones. Los catorce años que estuvo al frente de la Representación el Ing. Oscar Pinto Luján fueron de grandes logros para el Estado en lo que concierne a caminos: se construyeron las redes de San Luis, R. C., Caborca, Costa de Hermosillo, Valle de Guaymas, Obregón y Navojoa; además, se ampliaron todos esos caminos y se emprendieron las siguientes carreteras: Navojoa - Álamos, hasta su terminación; Hermosillo - Ures - Mazocahui, 100%; Libramiento Nogales, totalmente; Periférico de Hermosillo, 100%; Cananea - Agua Prieta, en su totalidad; Altar - Tubutama, totalmente terminado; se comenzó el de Mazocahui a Moctezuma; se pavimentaron y se construyeron puentes al Ímuris - Cananea, etc., pasando de los 2, 000 Kms. los construidos durante ese lapso.



Aeropista de Atil en una visita de inspección del Ing. Santiago Martínez Ríos, Director General de Carreteras en Cooperación, al camino Altar-Saric-Sásave. Le acompañan el Ing. Jesús Malo del Castillo, Ing. Pedro Bonnín Arrieta, Representante de la S.O.P. ante la JLC del Estado de Sinaloa, Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, Representante de la S.O.P. ante la JLC del Estado de Sonora, Ing. Roberto Esparza Solís, Ing. Luis Hernández, Residente en Caborca, Sonora.

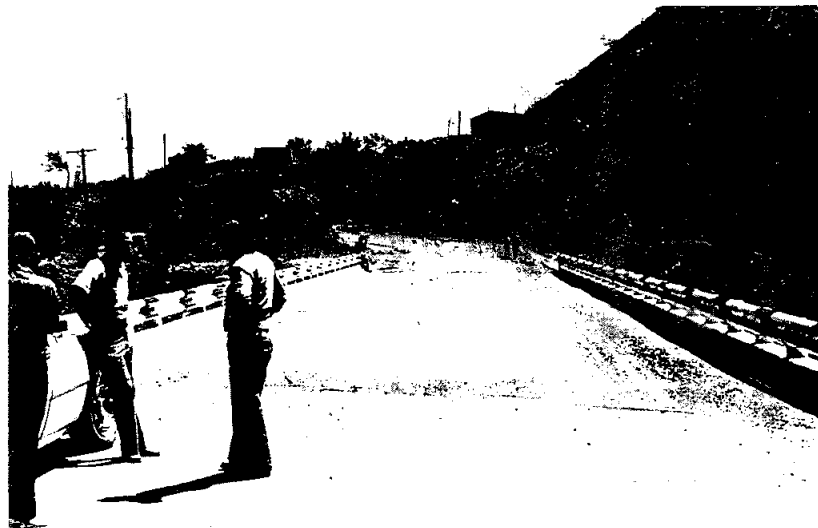
Puente Moctezuma sobre la carretera Hermosillo-Ciudad Juárez, tramo Mazocahui-Moctezuma, de 177m. de longitud, puesto en servicio por el Ing. Luis Enrique Bracamontes, Secretario de Obras Públicas y el Gobernador Constitucional del Gobierno del Estado, Ing. Carlos Armando Biebrich Torres. 7 de marzo de 1975.



Informativo de Obra donde anuncia la construcción del tramo Nacozari-Esqueda de la carretera Ciudad Obregón-Agua Prieta, iniciada en 1974.



Puente de Buena Esperanza del tramo Cumpas-Nacozari de la carretera Ciudad Obregón-Agua Prieta en donde aparece el Ing. Leonardo Melo y Cerda, Residente de la obra y el Ing. Pelayo, Superintendente de la Constructora Reforma.



Durante la actuación del Ing. Pinto, la Junta adquirió varios solares en forma gratuita, a saber: uno en Caborca con superficie de 2,000 m²; uno en Mazocahui con 2,000 m², en el cual se construyó un campamento que da servicio al tramo Hermosillo - Ures - Arizpe y al Mazocahui - Moctezuma; uno en Atil con superficie de 8,800 m²; uno en Rosario de Tesopaco, con 672 m²; y uno en Hermosillo con 9,229.6 m². En ese último solar fue donde se construyó el edificio principal de la Junta que alberga a la Representación, a las Oficinas Generales, al Almacén y en sus patios están instalados los talleres. Este edificio tuvo un costo de \$9'000,000.00 de pesos y la obra se llevó a cabo de 1972 a 1979 siendo Representantes, sucesivamente, los ingenieros Oscar Pinto Luján, Alfredo Bonnín Arrieta y Jesús Gaytán López. Y, por último, se construyó un campamento en Agiabampo que ocupa la cuadrilla de conservación de esa parte del Estado.



El día 27 de julio de 1973 tuvo lugar la última Reunión Técnica Regional, que fue presidida por el C. Ing. René Etcharren, Subsecretario de la S.O.P.

De izquierda a derecha sentados:

Ingeniero Pedro Bonnín Arrieta, Representante en Sinaloa; Ing. René Etcharren, Subsecretario de la S.O.P.; Ing. Oscar Pinto Luján, Representante de la S.O.P.; Gilberto Escobosa Gámez, Tesorero de la Junta; Ing. Manuel Suárez Aparicio (Q.E.P.D.), Residente en C. Obregón, Sonora.

La fotografía fue tomada a la hora de la comida.

El día 17 de enero de 1974 el Ing. Oscar Pinto Luján entregó la Representación al Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, para hacerse cargo del Centro S.O.P. Sonora, tal vez en reconocimiento de su obra en la Junta Local de Caminos de Sonora. El Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, un joven ingeniero de 34 años en ese tiempo, venía de la Junta Local de Caminos del Estado de México. Se distinguió por su capacidad para ganarse la confianza del Gobierno del Estado en beneficio de nuestra Institución; por su espíritu de organización, que creó sistemas administrativos sin pasar por alto los reglamentos establecidos; por la energía que empleaba cuando era necesario y por sus intervenciones conciliatorias en los casos que así lo requerían.



En la exposición de trabajos del Infome de Gobierno del Lic. Biebrich-Torres, al que asiste como Representante Presidencial el Ing. Luis Enrique Bracamontes, el Ing. Alfredo Bonnín explica los avances del ambicioso programa de la Sierra de Sonora a cargo de la Junta Local de Caminos a los altos Funcionarios.



Con motivo de la gira del Sr. Presidente de la República al Estado de Sonora que culminara con la entrevista del Presidente Estadounidense Gerald Ford, en Magdalena, Sonora, se realizó una exposición de trabajos en los que la Junta Local de Caminos presentó el importante programa a su cargo al Primer Mandatario, al Gobernador Biebrich Torres y al Sr. Secretario Ing. Luis Enrique Bracamontes.

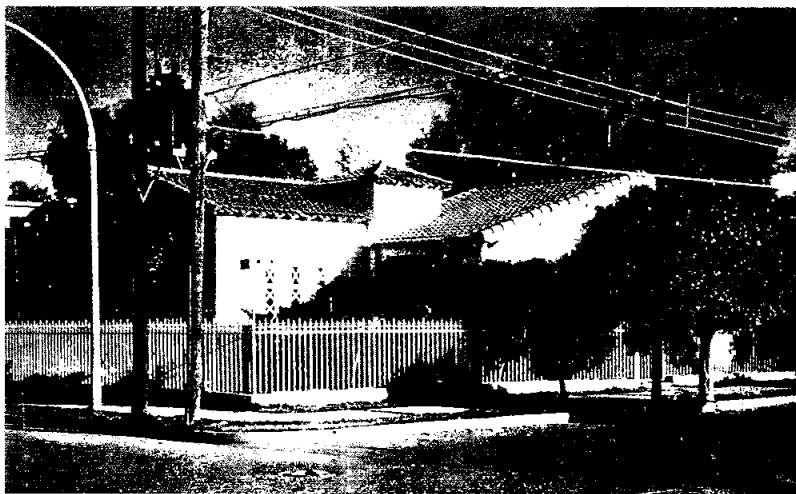
Al Ing. Bonnín, recién llegado, nos era difícil comprenderlo por ser un hombre poco comunicativo, de pocas palabras y aun cortante. Demasiado serio. Pero al transcurrir el tiempo empezamos a estimarlo a pesar de su gravedad, al darnos cuenta de que es una buena persona. El nuevo Representante nos daba la impresión de que a veces se llevaba los problemas a su casa para estudiarlos con la almohada y al regresar a la oficina al día siguiente ya traía una idea en mente que consultaba con sus subalternos. En una ocasión me dijo: "Oye, Gilberto, sería bueno que trataras de que nos vendan el edificio que ocupamos en Navojoa, pues está ubicado en un lugar que nos conviene poseerlo. Hazlo y luego me informas". Como yo sabía que al ingeniero no le gustaba dar dos veces la misma orden, inmediatamente me aboqué con la propietaria, Sra. Trasviña, quien informó que estaba a punto de cerrar la operación de venta con una persona. Enterado el Representante, me sugirió: "Pon en juego la codicia; ofrece mil o dos mil pesos más a la señora". El 18 de febrero de 1975 adquirimos el edificio que ocupaba nuestra residencia en Navojoa, en \$136,000.00 pesos. El inmueble cuenta con tres piezas para oficinas, dos alcobas para visitantes, una pequeña vivienda para el Residente, una bodega en el patio, tres baños completos, entrada para maquinaria pesada y 1,298.5 m² de super-

ficie. La calle donde está ubicada la finca - Abasolo No. 302- está pavimentada. Los materiales de construcción son de ladrillo y cemento y, por último, cuenta con una vía de derivación del ferrocarril. En el mes de diciembre de este año (1980) se le hizo un avalúo de \$750, 000.00 pesos. Un mes antes de la devaluación del peso, el 31 de agosto de 1976, el Representante Bonnín hizo una compra de maquinaria por \$6'500,000.00 pesos, completándose esta suma con un crédito de \$3'100,000.00 pesos pagadero en dieciocho meses y a un interés de 16.0% sobre saldos insolutos.



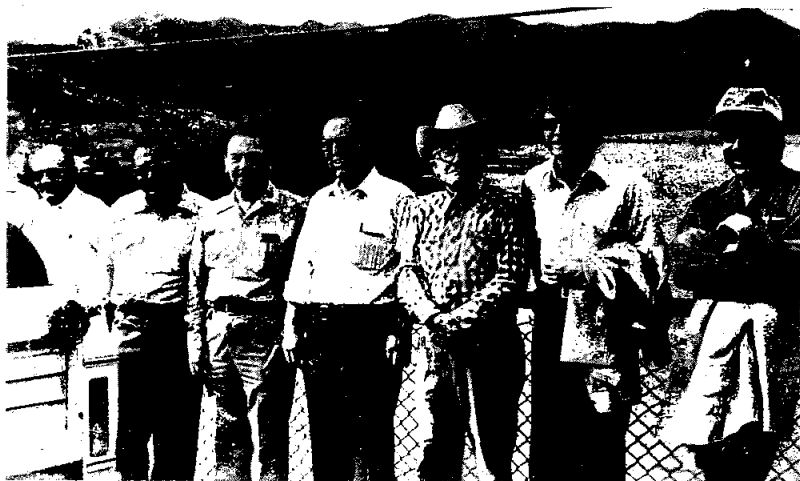
1976.- Lic. Alejandro Carrillo Marcor, Gobernador de Estado de Sonora, acompañado por Gilberto Escobosa Gámez, Tesorero de la Junta Local de Caminos, Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, Representante de la S.O.P., Ing. Oscar Pinto Luján, Jefe del Centro S.O.P., Ing. Alfredo Green Peña, Residente General de Conservación, Lic. Encinas, Secretario General de Gobierno, Ing. Rolando García Urrea, Director General de Obra Pública del Gobierno Estatal y el Ing. Guillermo Lizárraga, Jefe de la Unidad de Laboratorios, en la puesta en servicio simbólica de 36 unidades entre camiones, camionetas, motoconformadoras, cargadores frontales, aplanadoras, rodillos de bacheo, bacheadoras, una máquina de soldar para reforzar la conservación de los 3,020 km. que integran la Red Estatal Sonorense, de los cuales 2,900 se encontraban pavimentados.

La operación se efectuó con el Banco Ganadero y Agrícola, S. A., con el aval del Gobierno del Estado. El acierto, el momento oportuno en que se compró el equipo de referencia, mereció que el Sr. Gobernador del Estado felicitara públicamente al Ing. Alfredo Bonnín Arrieta. Desde que el Ing. Bonnín se hizo cargo de la Representación, activó los trámites para el ingreso del personal de la Junta al I.S.S.T.E., lo cual logró en 1975, aunque solamente en lo referente al servicio médico. Entre los otros logros de esta administración, podemos citar dos muy importantes: se construyó parte de las instalaciones de la Junta en su solar de Hermosillo, y la cesión exenta de pago por parte del H. Ayuntamiento de Moctezuma, de un lote urbano con una superficie de 7,523.2 m².

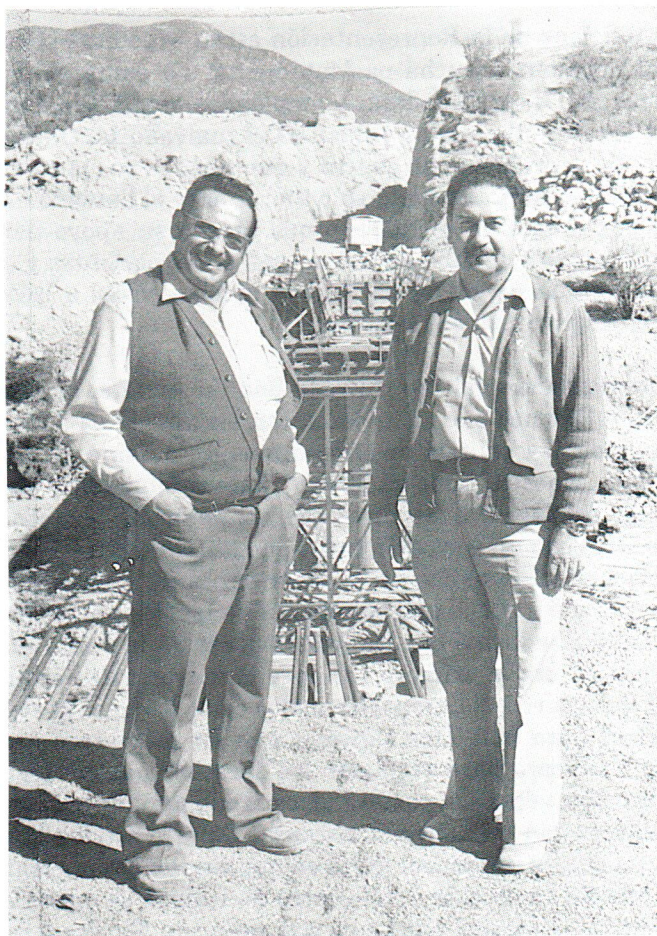


En esta casa, esquina de Campodónico y Dr. Pesqueira, estuvo la Junta desde 1976 hasta el día último del año de 1979.

El 15 de abril de 1977 el Ing. Alfredo Bonnín Arrieta hubo de separarse de nuestra Junta; la superioridad lo designó Jefe del Centro S.A.H.O.P. de Morelos. Desde días antes del cambio sabíamos de ese movimiento y se nombraban varios Representantes que remplazarían al saliente, entre ellos al de Sinaloa, al de Baja California Norte y al de Nayarit. Este último funcionario federal fue quien recibió la Jefatura de la Dependencia, o sea, el Ing. Jesús Gaytán López, a quien, en los altos círculos camineros se le conoce como el "Tanque".



De izquierda a derecha. Ing. Jesús Gaytán López, Ing. Oscar Pinto Luján, Ing. Rolando García Urrea, Lic. Adolfo Ibarra Seldner, Procurador del Estado.



De izquierda a derecha, Ing. Jesús Gaytán López, Representante de la S.A.H.O.P e Ing. Oscar Pinto Luján.

Al principio que llegó a ésta, creímos que se le aplicaba este sobrenombre porque es grueso, fortachón y corre diariamente una milla en el óvalo de carreras de la Universidad de Sonora, y después para descansar se dedica a hacer adobes. Lo anterior que adjetiviza al Ing. Gaytán quizá sea un poco (un poco nada más) exagerado, porque en realidad no hace adobes, dado que no dispone de tiempo para esa poco lucrativa actividad, ni tiene necesidad de hacer un trabajo extra que aumente el patrimonio familiar, en virtud de que están acostumbrados él y su familia a vivir con austeridad. El poco poético nombre de "Tanque" le viene por su férrea resistencia en el trabajo. Cuando el ingeniero sale a hacer un reconocimiento a las obras, llega tan temprano que los Residentes aún están en los brazos de Morfeo y ha de esperar allí a que sean las siete de la mañana. Sus giras de trabajo son agotadoras y es frecuente que digan sus choferes: "Me cayó un tanque encima". El origen campesino del Ing. Gaytán lo hace ser madrugador, poco amigo del protocolo y sincero en sus expresiones. Desde

que llegó a Sonora, las oficinas de la Representación están expeditas para todos los trabajadores y empleados a quienes el ingeniero escucha pacientemente; sin embargo ¡qué caray! también tienen que esperar su franqueza (sc. los trabajadores y empleados) que a veces es como un machete con el que se pueden rasurar los Doce Apóstoles y además el malvado Iscariote: Esa persona, a quien se aplica el nombre postizo de un vehículo de guerra y que como decimos no es una forma peyorativa, a pesar de su franqueza tajante, también suele ablandarse ante el llamado de ese sentimiento humano que llamamos piedad, por lo que no es extraño que brinde su apoyo particular -nunca el oficial, porque aquí sí tiene una coraza a prueba de cañonazos- a sus parientes y amigos pobres. Y esa bondad disfrazada con una lámina de acero, ha llegado muchas veces a los trabajadores de la Junta cuando han sufrido una desgracia en sus hogares.

Durante la administración del Ing. Alfredo Bonnín Arrieta, la Junta logró evitar conflictos laborales por las buenas relaciones que se tuvieron con los directivos de la sección XXV, y hoy, afortunadamente, se ha seguido esa política de entendimiento, aunque un poco diferente en su forma porque, como se dice, "cada maestro tiene su librito". Este cambio tenía que ser obligado en vista de que en la administración del Ing. Gaytán otras son las personas que constituyen la Sección Local Sindical; por cierto que éstos son un poco más rudos que los anteriores. Frecuentemente, escuchamos que el Sr. Secretario General discute con el Sr. Representante y unos instantes después ambos se están diciendo chanzas y riendo, por lo que se intuye que las dos partes llegaron a un arreglo justo. Cuando en los años sesentas se formó con los trabajadores de la Junta la Subsección, no teníamos ninguna experiencia sindical; era la primera vez para la mayoría de nosotros que éramos miembros de un sindicato; pero al transcurrir el tiempo, los malos como los buenos elementos la hemos adquirido, unos para bien y otros para mal. Hoy sabemos que los individuos perezosos y conflictivos son quienes más acuden al Sindicato para reclamar los derechos que no merecen, y que los hombres buenos y trabajadores muchas veces son postergados porque permanecen callados, esperando pacientemente que se les retribuya con un merecido ascenso. En esto estriba la principal responsabilidad de los guías sindicales, ya que se presentan casos en que empleados eficientes no alcanzan un ascenso en virtud de que el jefe de su sección o del centro de trabajo se opone a que sean transferidos a otra comisión, arguyendo que necesita mucho de sus servicios. En esa forma se comete una injusticia cuyas consecuencias las padecen los trabajadores que, por ser competentes, sus jefes no quieren prescindir de sus servicios. En cambio, también se presentan casos en que un mal servidor es promovido a una mejor posición porque en esa forma su jefe se deshace de un elemento estorboso al buen funcionamiento de su dependencia.

Todo lo anterior sucede porque es imposible que un representante tenga el don de la ubicuidad. Igualmente sucede con los directivos del Sindicato, por más que efectúen visitas periódicas a los centros de trabajo; por ello no es raro que estos lleguen a la Representación solicitando ascensos para personas que no los merecen, cuando hay promoción de empleados. Lo que se asienta anteriormente es la causa de las polémicas que se suscitan entre Sindicato y Representación y que, a la postre, terminan en una amistosa charla. En varias ocasiones alguno de los secretarios del Sindicato nos ha dicho al salir de nuestras oficinas: "¡Caramba!, el ingeniero Gaytán tiene la razón; después de ver los expedientes de fulano y zutano nos damos cuenta que no merecen el beneficio que solicitan". Al respecto, pensamos que qué bueno sería que las cosas fuesen siempre así, pues de cuando en cuando resulta paradójico que los sindicatos de burócratas se convierten en protectores de empleados omisos en una época en que la Reforma Administrativa del Gobierno Federal procura lograr más eficiencia en las oficinas y dependencias públicas. Y ha habido veces en que los sindica-

listas salen de la Junta con caras de pascua: una petición ha merecido la aprobación del ingeniero porque la persona recomendada es digna de un ascenso y las necesidades del trabajo también lo requieren.

Es indudable que las Juntas Locales de Caminos de la República, en el decurso de casi cinco décadas, han superado sus técnicas en la construcción de caminos y mejorado sus sistemas administrativos. El Departamento de Fondos Cooperativos nos presta una eficiente asesoría a través de su Jefe, el contador Público Don Gabriel Cajiga Torres; para una consulta no tenemos más que llamarlo por teléfono. Y por otra parte, los ingenieros jóvenes tienen la oportunidad de recibir cursos especiales de capacitación. Los que hemos trabajado en las juntas veinte, treinta o cuarenta años, nos damos cuenta de la veracidad de la anterior afirmación.

Cuando el Ing. Oscar Pinto Luján se hizo cargo del Centro S.O.P. SONORA, fue motivo de regocijo para nosotros porque consideramos haberlo ayudado para lograr ese ascenso. Posteriormente, el Ing. Alfredo Bonnín Arrieta salió de la Representación a hacerse cargo del centro S.A.H.O.P. de Morelos, y sentimos la misma satisfacción. También recordamos con júbilo que algunos residentes nuestros salieron de Sonora a hacerse cargo de una Representación: el Ing. Rutilo Galindo, el Ing. Manuel López Castillo, el Ing. Sergio Ávila Ornelas, el Ing. Leonardo Melo y Cerda, etc. No es que seamos ególatras; sucede que los que trabajamos en esta Dependencia consideramos que formamos parte de un todo y, si el jefe desarrolla una buena labor, sabemos que en ello pusimos nuestro granito de arena. Tal vez por lo que decimos en las líneas que anteceden, para el personal técnico y administrativo de esta Junta, fue motivo de satisfacción el que el Ing. Jesús Gaytán López, con fecha 5 de junio de 1979 haya recibido el Of. 10-790 suscrito por el Arq. Pedro Ramírez Vázquez, Secretario de Asentamientos Humanos y Obras Públicas con el siguiente tenor:

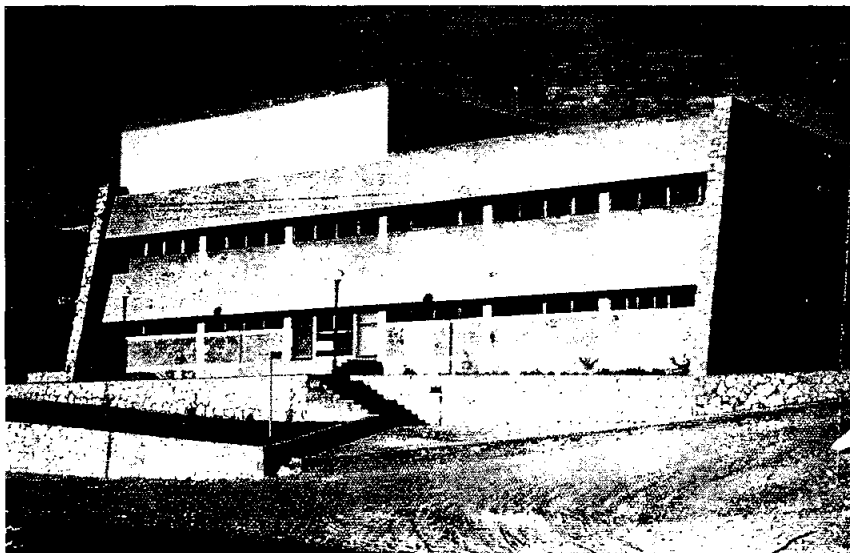
...“Con motivo de la evaluación efectuada en esa Junta Local de Caminos para observar los resultados del ejercicio de 1978 que sirvió de base para el de 1979 y que incluye un minucioso análisis por Residencias y Departamentos, fui informado por el C. Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación, de los óptimos resultados obtenidos en el ejercicio próximo pasado, destacando entre ellos el gasto por concepto de administración que sólo fue del 3% del presupuesto ejercido.

“Asimismo me enteré de las excelentes relaciones que guarda la Junta Local de Caminos con el Gobierno del Estado, el Centro S.A.H.O.P. de esa Entidad Federativa y con la Sección Sindical, así como la gran disposición de trabajo que tienen usted y su equipo formado por el personal directivo, empleados y obreros de esa institución.

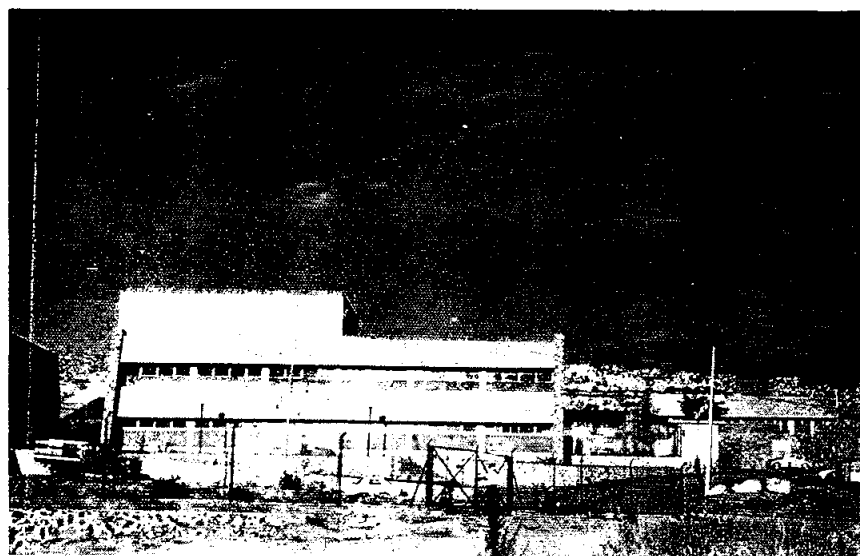
“Por lo anterior, extendiendo a usted mi más atenta felicitación con el ruego de hacerla extensiva a todos y cada uno de los integrantes de la Junta Local de Caminos del Estado de Sonora, esperando que sigan por esa ruta ascendente en beneficio de la Entidad y de México...”

Sería prolijo enumerar todas las obras terminadas durante la actuación del Ing. Gaytán. Para el próximo año 1980 se tiene en proyecto un vasto plan que no sólo incluye la continuación de los caminos que se vienen construyendo, sino el comienzo de nuevas obras, carreteras, aeropistas y puentes. El Ing. Gaytán López, contando con todo el apoyo del Gobierno del Estado y de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, a cargo del Ing. Sergio López Mendoza, se propuso terminar

la construcción del edificio principal de la Junta de Hermosillo, y lo logró, inaugurándolo el 23 de agosto de 1979. Se puede decir que en esa fecha se sucedieron dos inauguraciones: la de él como orador y la de la construcción. Desde lejos se podía intuir que para Don Jesús Gaytán no era fácil ser el dueño del micrófono frente a aquél auditorio tan selecto. Allí estaban el Lic. Alejandro Carrillo Marcor, Gobernador Constitucional del Estado; el Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario de Obras Públicas de la S.A.H.O.P.; el Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación; el General DEM Eulalio Núñez Márquez, Comandante de la IV Zona Militar; el Ing. Oscar Pinto Luján, Jefe del Centro S.A.H.O.P.; el Ing. Rolando García Urrea, Director de Obras Públicas del Estado, y muchas personalidades del mundo oficial y de la iniciativa privada.



Fotografías del exterior del Edificio Principal.





Fotografía del exterior del Edificio Principal.



Oficina de la Representación.

En su discurso, el ingeniero Representante destacó la participación que tuvieron en la construcción sus dos antecesores, en la siguiente forma: de 1972 a 1974, el Ing. Oscar Pinto Luján construyó el almacén y parte de la barda perimetral; de 1974 a 1976 el Ing. Alfredo Bonnín Arrieta terminó la barda perimetral, construyó los talleres mecánicos y de señalamiento y el edificio del laboratorio. La última etapa, que comprende la construcción del edificio principal, con sus cuatro plantas, destinado a ser ocupado por la Representación y las oficinas centrales, se llevó a cabo durante el lapso 1977-1979. El Ing. Gaytán expresó su reconocimiento al Ing. Rodolfo Félix Valdés, quien dispuso que fuese la Dirección General de Edificios la que hiciera el proyecto; al Gobernador del Estado, por su entusiasmo en realizar ese proyecto, y al Ing. Sergio A. López Mendoza, por su ayuda moral e insistencia en que se diese celeridad a los trabajos de construcción. No olvidó el ingeniero

Representante la importancia de la participación en la obra de su auxiliar, cuando expresó: “también queremos dejar constancia de reconocimiento por su entusiasmo en concluir esta edificación, al joven Ing. Ismael Norzagaray Leal, cuyo comienzo de su ejercicio profesional coincidió con el principio de la obra; tal vez por eso fue mayor su entrega a la terminación de nuestra casa oficial”. Y, por último, en el discurso de inauguración se recordó a los peones y albañiles camineros que contribuyeron con su mano de obra. Después de que el Ing. Gaytán terminó su alocución, el ingeniero don Rodolfo Félix Valdés improvisó un discurso en que destacó la participación del Gobierno del Estado, al aprobar la construcción de la obra, y mencionó las buenas relaciones Estado - Junta Local de Caminos. Al terminar la ceremonia de inauguración se ofreció un convivio a los presentes, amenizado con un conjunto musical constituido por camineros.

El 13 de septiembre de 1979 asumió la gubernatura del estado el Sr. Dr. Samuel Ocaña García, quien en su gira política recorrió todos los poblados del Estado, percatándose de los problemas seculares de la Entidad. Por primera vez un candidato se acercó tanto al pueblo, por lo que, cuando elaboró los planes de su gobierno, le fue posible hacer una equitativa distribución del presupuesto de egresos en el que ocupa un lugar importante la construcción de caminos en cooperación, ya que ello incrementará la productividad minera y agropecuaria. Sabido es que Sonora ocupa el primer lugar en la República en la producción de grafito, de cobre, de tungsteno, de molibdeno, etc.; en construcción de barcos y pesca; en rendimiento en ganado de engorda; en huevo y trigo, etc., todo lo cual necesita más obras viales para su máxima explotación.

Actualmente, la Junta tiene a su cargo la conservación de 3,389 kilómetros pavimentados y 77 kilómetros revestidos, que han dado un gran desarrollo a la Entidad. Es indudable que el Estado de Sonora tiene un gran futuro por sus recursos naturales, sus gobernantes progresistas, sus hombres de empresa y sus vías de comunicación terrestres, aéreas y marítimas.

Hermosillo, Sonora, febrero de 1980.

¹ Creemos que lo anterior se deriva de que el Reglamento de 1937 -y tal vez desde 1932- “descentraliza” hacia los Gobiernos Estatales la responsabilidad de los aspectos programáticos, técnicos y presupuestarios, reservándose el Gobierno Federal los aspectos administrativos. Por esto, los Estados eran quienes manejaban lo que se hacía en construcción, conservación etc., lo que motivó que el Gobierno Federal, vía el Departamento de Cooperación, buscara otro tipo de organización, lo cual se logra con el Reglamento de 1942. De ahí que el autor mencione esta anécdota, hablando de “viejo” y “nuevo” Reglamento (v. supra Capítulo II, nota 10).

² El relato está fechado en febrero de 1980.

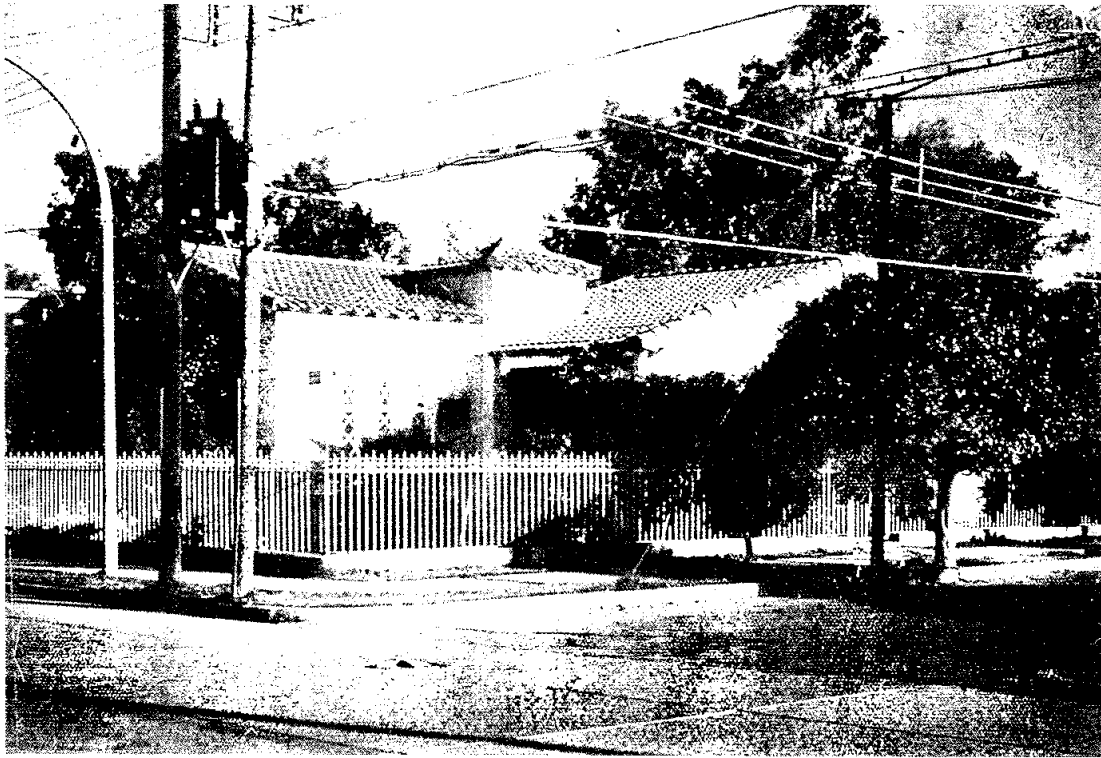
³ 1980.

⁴ Por el Reglamento de 1942 se infiere que los niveles de decisión estuvieron “centralizados” por el Departamento de Cooperación de la S.C.O.P., lo cual, en varias Juntas, provocó su clausura ya que si el Gobernador, que era el Presidente de la Junta, no podía mandar en ella, simplemente la cerraba (Cfr. nota 1).

⁵ 1980.



En la inauguración del edificio de la Junta Local de Caminos vemos al Lic. Alejandro Carillo Marcos, entonces Gobernador de Sonora, rompiendo el listón en compañía del Ing. Rodolfo Félix Valdés, subsecretario de Obras Públicas, el Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación y el Ing. Jesús Gaytán López, representante de la SAHOP.



En esta casa, esquina de Campodónico y Dr. Pesqueira, estuvo la Junta desde 1976 hasta el día último del año 1979.

VERACRUZ

Durante la Presidencia del General Plutarco Elías Calles, se inició la consolidación del País como una nación propiamente dicha y se pasó de la lucha armada a la tarea de construir las bases del México actual. Una de las tantas empresas que era urgente realizar fue la de comunicar al País, para lo cual se emprendió la construcción de caminos a través de la Dirección General de Caminos. Debido al gran esfuerzo que representaba la construcción de caminos para el Gobierno Federal, se buscó el apoyo de los Estados para participar en ella, lo cual dio origen a la creación de las Juntas Locales de Caminos de los Estados y Territorios del País. Siendo Presidente de la República el Ing. Pascual Ortiz Rubio, la Junta Central de Caminos del Estado de Veracruz fue instalada el día 8 de febrero de 1933, en el Palacio de Gobierno del Estado, durante el mandato del C. Lic. Gonzalo Vázquez Vela, Gobernador Constitucional del Estado, habiéndose designado como primer Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la Junta al C. Ing. Enrique M. Soto. Las oficinas de la Junta Central de Caminos se instalaron en la casa que se ubicaba en aquel entonces en la esquina que formaban la calles de Zaragoza y Primo de Verdad, frente al Hotel Salmones. La Junta Central de Caminos quedó integrada en la siguiente forma:

Ing. Enrique M. Soto, Representante de la S.C.O.P.

Mario Ojeda, Presidente de la Junta.

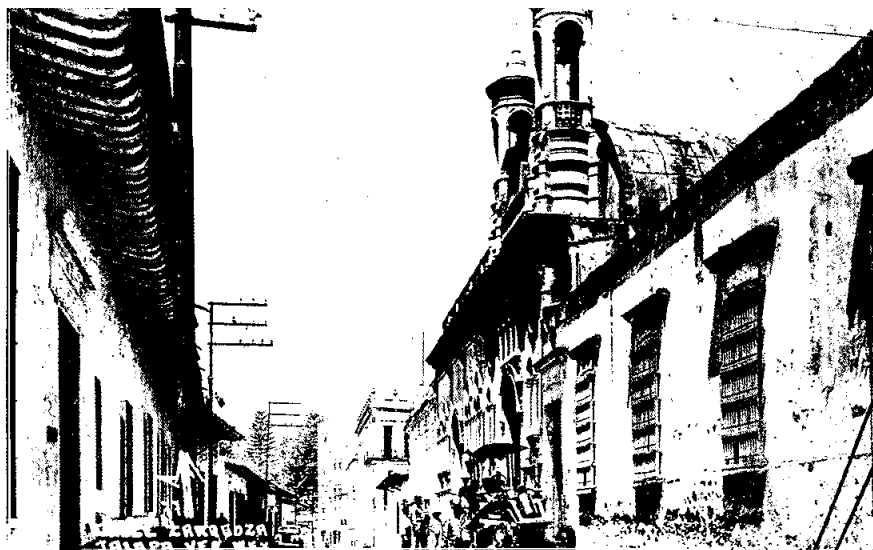
Lic. Fernando A. Domínguez, Secretario.

Tomás Pérez Morteo, Tesorero.

Heriberto Cartilla, Vocal.

Timoteo Armas, Vocal.

Gonzalo Franceschi, Vocal.

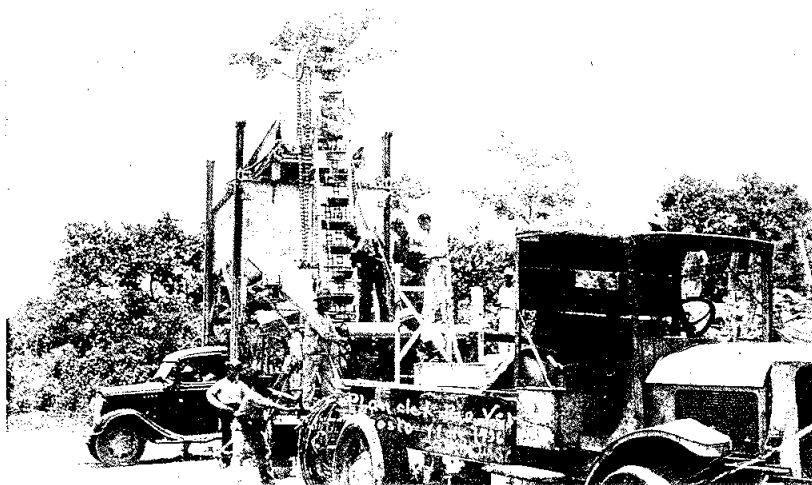


Lugar donde se inició la Junta Local de Caminos de Veracruz, Jalapa, 8 de febrero de 1933.

Posteriormente la Junta trasladó sus oficinas a lo que ahora es la loma donde se localiza el Seguro Social, en las instalaciones que ocupaba la Sericícola. Aproximadamente en el año de 1940, la Junta pasó a ocupar lo que hasta la fecha es su domicilio en la calle de Díaz Mirón No. 33.

En 1927 la Dirección General de Caminos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas designó una Comisión para estudiar la ruta mas conveniente para construir la carretera México - Veracruz. Las alternativas eran pasar por la Ciudad de Orizaba o por Jalapa, capital del Estado. Debido a las presiones que ejercían las ciudades de Córdoba y Orizaba para que la carretera pasara por esa zona industrial, en marzo de 1928 se realizó en la ciudad de Jalapa una manifestación para apoyar la construcción de la carretera Veracruz - Jalapa - Perote, a la que se oponían Orizaba y Córdoba. En febrero de 1929, causó depresión en Jalapa el conocer que el fallo de la Comisión había sido a favor de la construcción de la carretera México - Veracruz, pasando por Córdoba y Orizaba. De inmediato se iniciaron los trabajos, designándose una Junta Local para que se hiciera cargo de los trabajos de construcción del tramo Acultzingo - Orizaba - Córdoba, teniendo dicha Junta su sede en la ciudad de Orizaba, Veracruz. Debido a este suceso, fue necesario designar a la Junta recién instalada como Junta Central de Caminos, para evitar confusiones y distinguirla de la Junta Local de Caminos ubicada en Orizaba, Veracruz.

La designación de Junta Central de Caminos se conservó hasta el año de 1960 en que cambió a Junta Local de Caminos del Estado de Veracruz, una vez que desaparecieron las causas que originaron el cambio de denominación. Una vez instalada la Junta Central de Caminos, quedó encargada de dirigir las obras y administrar los fondos destinados a la construcción de las carreteras Perote - Veracruz, Jalapa - Huatusco - Coscomatepec y Perote - Villa Cuauhtémoc. Los trabajos de construcción de la carretera Perote - Veracruz, pasando por Jalapa, se iniciaron de inmediato en el tramo Veracruz - Boticaria - Tejería, los cuales se ejecutaban con peones que contaban únicamente con picos, palas, parihuelas, canastos y carretillas. Al año siguiente se adquirió una máquina quebradora, una motoconformadora y una aplanadora, equipo con el que se abrió otro frente de trabajo en Paso de Ovejas, Ver.



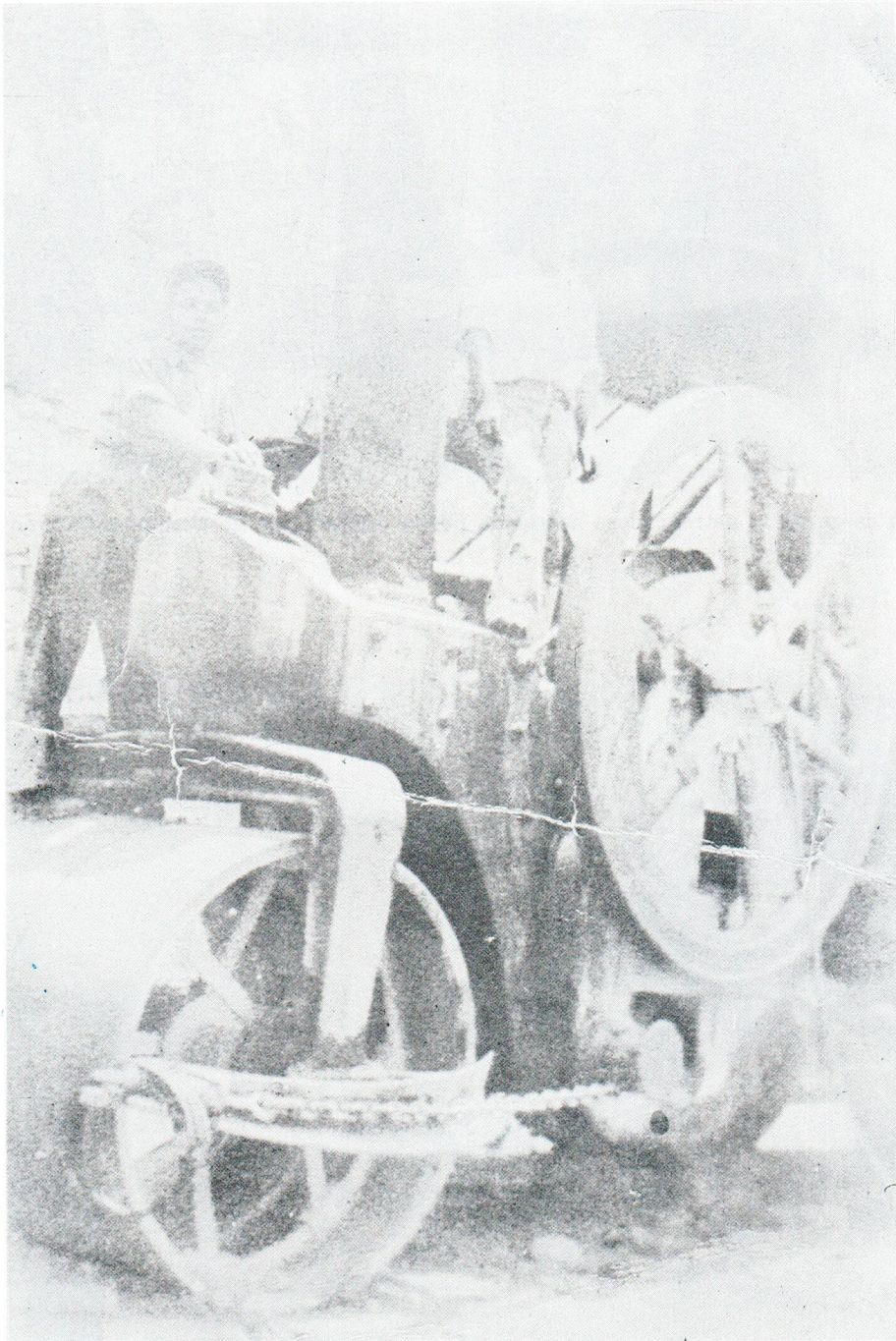
Trituradora ubicada en Plan del Río para los trabajos de pavimentación del camino Jalapa-Rinconada-Veracruz, 11 de agosto de 1936.



Primera carga de la petrolizadora adquirida por la Junta Local de Caminos. Camino Yolot-Jalapa, 1936.



Primer trabajo de bacheo en el Camino Yolotepec - Jalapa, 1936.



Aplanadora Austin, Camino Paso de Ovejas, 1939. Aparecen en la fotografía Álvaro Vázquez y Rubén Ortega.

El camino Perote - Jalapa - Veracruz fue puesto en servicio el 4 de julio de 1938, por el Presidente General Lázaro Cárdenas del Río, quien llegó a la ciudad de Jalapa para inaugurar la primera carretera construida por la Junta. El camino quedó totalmente terminado hasta el año de 1940, siendo el primero que estuvo en el programa de conservación de la Junta Central. En su primer informe de Gobierno el Lic. Vázquez Vela expresó: "No había transcurrido un mes de que me hiciera cargo del Ejecutivo del Estado, cuando el Presidente de la República se sirvió acordar que el Gobierno Federal prestaría su cooperación económica a los Gobiernos de los Estados para la construcción de carreteras nacionales y locales, contribuyendo para las primeras con una cantidad igual a la que gastaran los Gobiernos mencionados, hasta dejar el camino revestido y con puentes hasta de 50 metros, y en las segundas su contribución sería en la misma forma, solamente que en estos casos hasta la terminación del camino, sin mayores construcciones. El acuerdo Presidencial fortaleció mi propósito de continuar las obras que se encontraban principiadas y encauzar otras que por su gran importancia para la riqueza agrícola del Estado se hacen necesarias, y así fue como después de algunas pláticas con el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas se convino en que el Gobierno del Estado aportaría la suma de 141 mil pesos anuales para tales obras y el del Centro igual suma, distribuyéndose convenientemente estas cantidades en los caminos: Limón - Jalapa - Veracruz; Córdoba - Coscomatepec - Huatusco - Jalapa; y Perote - Villa Cuauhtémoc, que se estipuló serían comenzados desde luego".

En 1934 el Lic. Vázquez Vela presentó en su informe de Gobierno los caminos que se proyectaba construir en el Estado de Veracruz durante el Plan Sexenal, en colaboración con el H. Gobierno del Estado y la Dirección Nacional de Caminos, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

| | |
|-------------------------|---|
| Camino número uno - | San Antonio Limón - Jalapa - Veracruz. Longitud total aproximada, 191.0 kms. |
| Camino número dos - | Perote - Villa Cuauhtémoc. Longitud total aproximada, 417.0 kms. |
| Camino número tres .- | Puente Nacional - Huatusco - Córdoba. Longitud total aproximada, 117.6 kms. |
| Camino número cuatro .- | Puente Nacional - Barra de Chachalacas. Longitud total aproximada, 20.0 kms. |
| Camino número cinco - | Veracruz - Puente Colorado. Longitud total aproximada, 192.0 kms. |
| Camino número seis - | Jalapa - Coatepec. Longitud Total aproximada, 11.0 kms. |

En general, durante el Gobierno del Lic. Vázquez Vela, la atención se centró en la construcción y conservación de los tramos construidos en los caminos: Yolotepec (El Limón) - Jalapa - Veracruz, Perote - Villa Cuauhtémoc, Córdoba - Huatusco. Debido a que el Lic. Vázquez Vela fue designado por el General Lázaro Cárdenas para desempeñar la Cartera de Secretario de Educación

Pública a partir del 18 de junio de 1935, se nombró Gobernador Interino al Lic. Guillermo Rebolledo, quien se desempeñó como tal hasta fines del año de 1936 en que fue sustituido por el Lic. Ignacio Herrera Tejeda, también como Gobernador Interino hasta el 30 de noviembre del mismo año. No obstante el clima de agitación política que imperó en esa época, los Gobiernos Interinos continuaron avanzando en la ejecución del Programa de Carreteras delineado para la Junta Central de Caminos desde su instalación. En enero de 1936 el Ing. Felipe Díaz Martínez, substituyó en la representación al Ing. Enrique M. Soto.

Gobierno del Lic. Miguel Alemán Valdés.

Debido al asesinato del Gobernador Electo Manlio Fabio Altamirano, se designó como Gobernador del Estado al Lic. Miguel Alemán Valdés para el periodo 1936-1940, tomando posesión el día 1º de diciembre de 1936 durante el Gobierno del Presidente Lázaro Cárdenas. Su periodo de Gobierno no lo concluyó debido a que en 1939 el General Manuel Ávila Camacho lo designó como Jefe de su campaña como Candidato a la Presidencia de la República. En este lapso de tiempo la Junta concentró sus esfuerzos en avanzar en la construcción del camino, Yolotepec (El Limón) - Jalapa - Veracruz e inició el camino Jalapa - Coatepec, que ahora se conoce como el camino antiguo a Coatepec. En esta época fueron representantes, el Ing. Héctor Larios, de noviembre de 1937 a diciembre de 1938; Ing. Medardo Chávez, de enero de 1939 a marzo de 1939; Ing. Wenceslao Chávez Orozco, de abril de 1939 a noviembre de 1939.



Puente del Zapote, Camino Sayula-Tierra Colorada, Km. 30+500, 1936.



Gobierno del Lic. Fernando Casas Alemán.

En 1939 el Lic. Fernando Casas Alemán sustituyó al Lic. Miguel Alemán Valdés en la gubernatura del Estado siendo designado como Gobernador Interino. El Lic. Miguel Alemán pasó a organizar la campaña del General Manuel Ávila Camacho, como candidato a la Presidencia de la República y, posteriormente, fue designado como Secretario de Gobernación. La Junta Central de Caminos continuó los trabajos de construcción, reconstrucción y conservación de la Red de Caminos, no obstante los contratiempos originados por los retrasos en los envíos de materiales de construcción como cemento, fierro y emulsión asfáltica. Para la construcción de carreteras realizadas en cooperación con el Gobierno Federal, el Estado propuso para ese año una aportación de 750 mil pesos, que la Federación, dadas las condiciones económicas del momento no pudo aceptar, aportando únicamente 560 mil pesos, por lo que el Estado se vio obligado a aportar la diferencia en su afán de poder llevar a cabo su programa de carreteras. Así que se continuó con la construcción de los caminos Yolotepec - Jalapa - Veracruz, Córdoba - Veracruz, Jalapa - Coatepec - Xico - Teocelo (en ese año se terminó y se puso en servicio el puente que se localiza a la entrada de Coatepec), Coatzacoalcos - Minatitlán (que ahora se denomina como camino antiguo a Minatitlán y que comunica al aeropuerto Canticas), Veracruz - Boca del Río y, además, cooperó para la construcción del camino Valles - Tampico, en el tramo que cruza al Estado en su parte norte. El programa de caminos incluyó la conservación de 293 kms. de carreteras que formaban la Red de Caminos a cargo de la Junta, algunos de los cuales se encontraban aún en proceso de construcción. Durante este periodo se desempeñaron como representantes de la Junta los Ingenieros Juan Rodríguez Flores, Luis H. Moya, Jesús Malo del Castillo y Perfecto Méndez Carpizo.

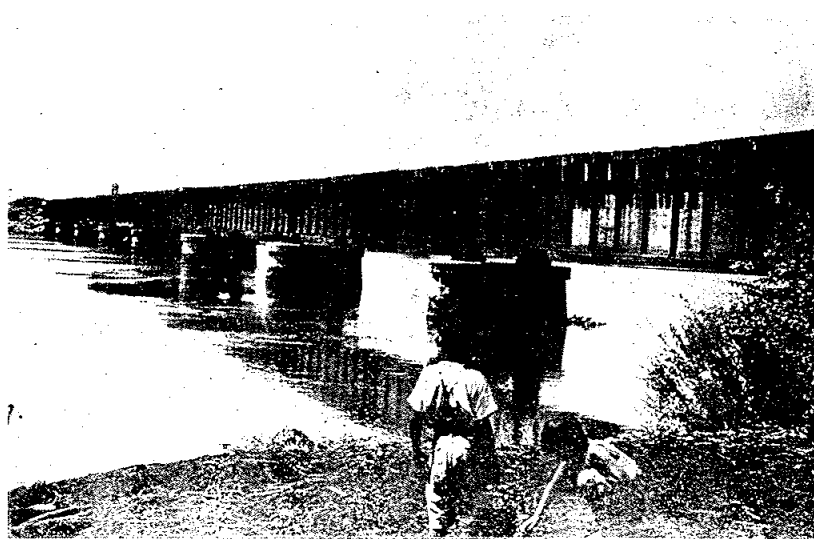
Gobierno del Lic. Jorge Cerdán Lara.

El Lic. Jorge Cerdán Lara tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz el 1º de diciembre de 1940, para el periodo 1940-1944. En esa fecha también tomó posesión como Presidente de la República el Gral. de Div. Manuel Ávila Camacho, quien nombró como Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas al Ing. y Gral. Jesús de la Garza, que ocupó esta Secretaría hasta el 20 de septiembre de 1941 en que pasó a ser Secretario del ramo el Gral. de Div. Maximino Ávila Camacho. En el mes de septiembre de 1941 se llevó a cabo el IV Congreso Panamericano de Carreteras en el Palacio de Bellas Artes de la Ciudad de México, D.F., con la participación de Delegaciones de los Países del Continente Americano, en el cual el Gobierno del Estado de Veracruz expuso la obra ejecutada hasta ese momento, en la que la mayor parte estaba a cargo de la Junta Central de Caminos. Para el Primer Programa de Carreteras, el Gobierno del Estado propuso para la construcción y conservación en el Programa Cooperativo un presupuesto de 2.5 millones de pesos que, debido a las restricciones económicas del Gobierno Federal, se redujo únicamente a 2.0 millones de pesos. El Lic. Cerdán consideró prioritaria la terminación del camino Córdoba - Veracruz, para lo cual destinó el 60 por ciento del presupuesto de la Junta. El Lic. Cerdán trató de entregar el camino Yolotepec - Jalapa - Veracruz a la Federación conforme a la ley, para destinar los recursos de conservación a ampliar el fondo Cooperativo, pero no obtuvo el acuerdo favorable, por lo que la Junta tuvo que seguir conservándolo por varios años más. En general, en el periodo del Lic. Jorge Cerdán, se iniciaron varios caminos que se consideraban de suma importancia para el desarrollo del Estado, como eran: Martínez de la Torre - Misantla. Perote - Altotonga - Jalacingo, Fortín - Huatusco, Tezonapa - El Palmar, Paso del Toro - Alvarado, Jalacingo - Teziutlán, Lerdo - Catemaco y Nautla - Vega de Alatorre, entre otros. Se continuaron otros caminos que estaban en proceso como

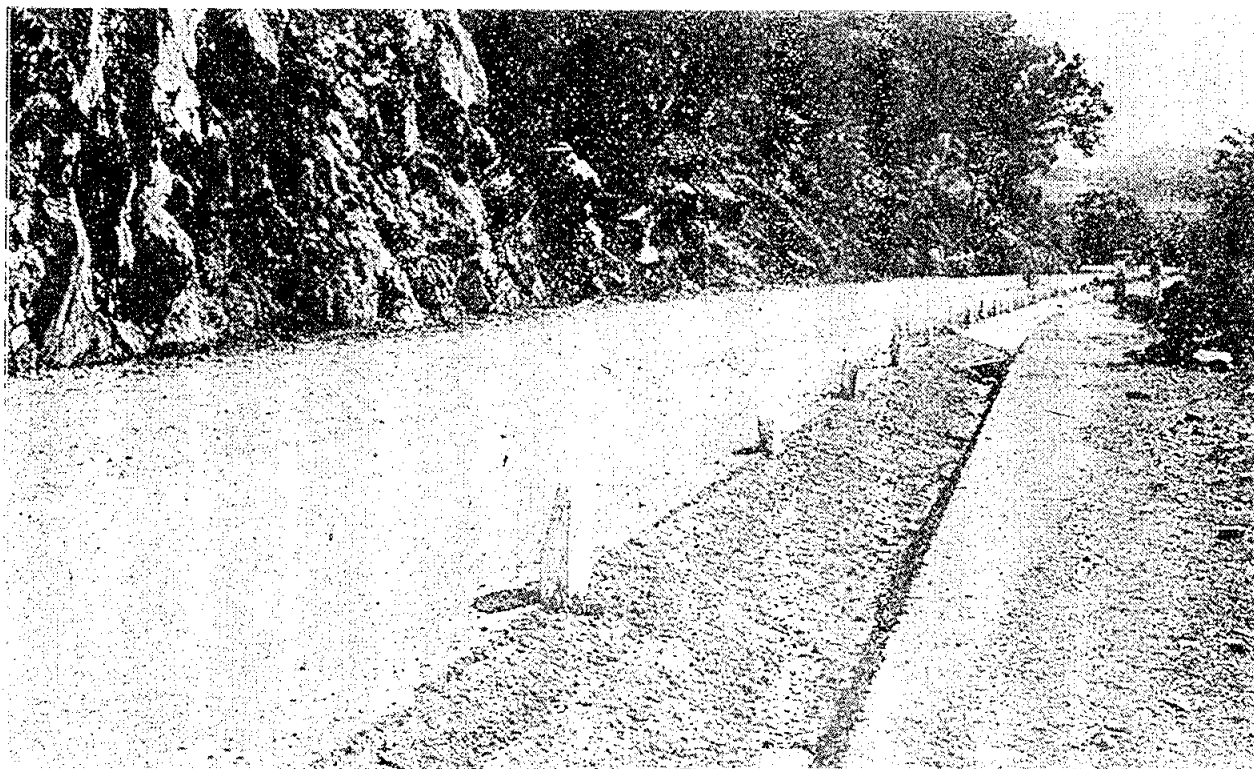
Coatzacoalcos - Veracruz y Coatzacoalcos - Minatitlán. Se concluyeron caminos iniciados en los Gobiernos anteriores como Córdoba - Veracruz, Jalapa - Teocelo, Tamarindo - Cardel - Chachalacas (quedó pendiente el puente en Úrsulo Galván), el ramal a Xico y Perote - Altotonga - Jalacingo. La Red de Caminos a cargo de la Junta Central, al finalizar este periodo de Gobierno, era de 386.0 kms. a los cuales proporcionaba conservación para mantenerlos en servicio durante todo el año.



Camino México - Córdoba - Veracruz, reforzando el revestimiento en el Km.346

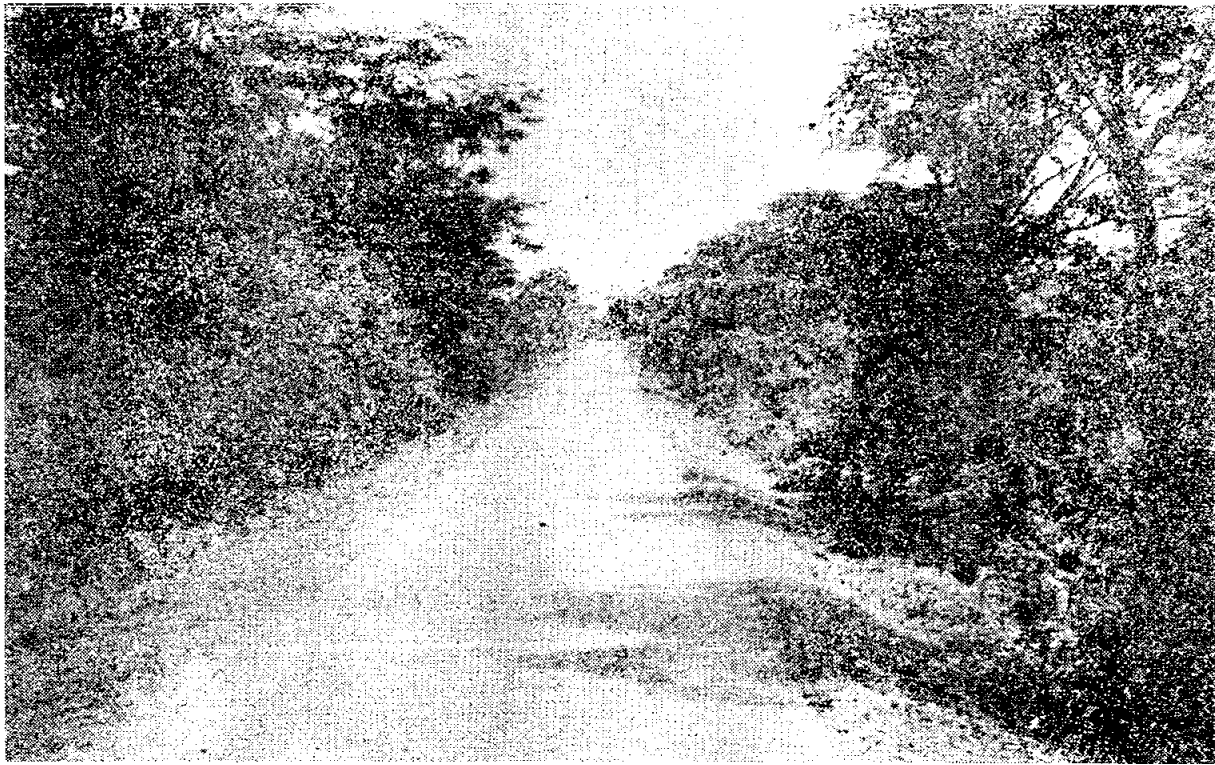


México - Córdoba - Veracruz. Puente Metálico con longitud de 210 mts.



Camino México-Córdoba-Veracruz, camino revestido en el Km. 364+700.

Camino México-Yolotepec. Pavimetación llegada a Perote.



Camino México-Yolotepec. Pavimetación en Km. 416, cerca de Tierra Colorada.



Camino Jalapa-Huatusco-Fortín. Trabajos de construcción en la barranca.



Camino Perote-Altontonga-Jalacingo. Modificando curva en Km.17+000.



Camino Coatzacoalcos-Minatitlán.
Ataque de terracerías



Camino Tamarindo - Chachalacas. Conformando
el revestimiento a la izquierda y planchado a la
derecha.



Tamarindo- Chachalacas. Haciendo un corte
en cajón para la instalación de la Máquina
quebradora en Cabezas.

Los cuatro años de Gobierno del Lic. Cerdán fueron de una inestabilidad asombrosa para los Representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la Junta. Desfilaron por la Representación los siguientes ingenieros:

| | | |
|------------------------------|-----------|------------|
| Perfecto Méndez Carpizo | Nov. 1940 | Dic. 1940 |
| Joaquín Torres Centeno | Ene. 1941 | Ene. 1941 |
| Rafael Guarneros Rivera | Ene. 1941 | Feb. 1941 |
| Carlos Hernández y Hernández | Mar. 1941 | Mar. 1941 |
| Juan Canedo Morales | Mar. 1941 | Oct. 1941 |
| Joaquín Torres Centeno | Nov. 1941 | Dic. 1941 |
| Luis G. Rendón | Ene. 1942 | Ene. 1942 |
| Joaquín Torres Centeno | Ene. 1942 | Dic. 1942 |
| Enrique M. Soto | Dic. 1942 | Ene. 1943 |
| José Inés Trujillo | Feb. 1943 | May. 1943 |
| Eusebio Rendón Jarillo | May. 1943 | May. 1946. |

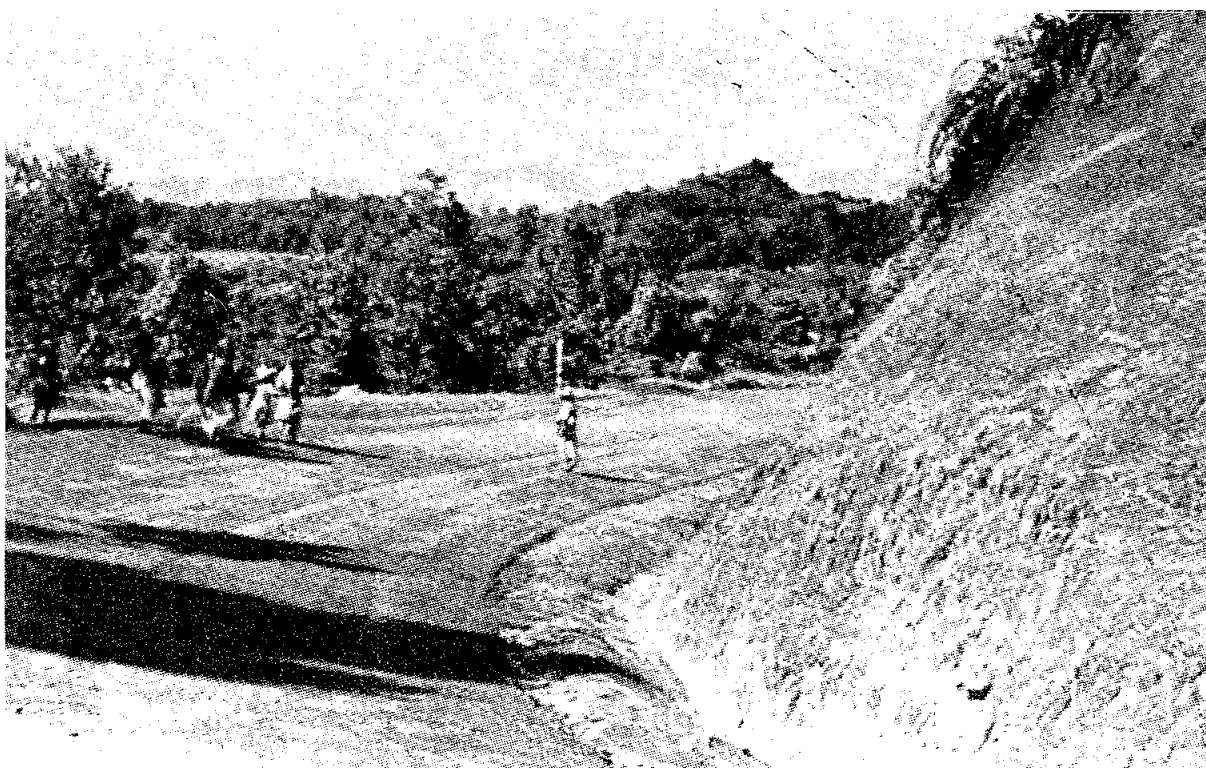
En total, en cuatro años pasaron por la Representación once ingenieros, algunos de los cuales sólo estuvieron en el cargo por dos semanas, resaltando el caso del Ing. Joaquín Torres Centeno, que ocupó la Representación por tres veces distintas en este periodo.

Gobierno de Don Adolfo Ruíz Cortines.

El primero de diciembre de 1944, asumió la gubernatura del Estado de Veracruz el Sr. Don Adolfo Ruíz Cortines para el periodo 1944-1950. En este tiempo ocupaba la Presidencia de la República el Gral. de Div. Manuel Ávila Camacho y el también Gral. de Div. Maximino Ávila Camacho se desempeñaba como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. Don Adolfo Ruíz Cortines fue Gobernador Constitucional del Estado, desde el primero de diciembre de 1944, hasta junio de 1948, en que pasó a formar parte del Gabinete del Lic. Miguel Alemán Valdés, como Secretario de Gobernación. Para concluir el periodo de Don Adolfo Ruíz Cortines que, por cierto, fue el primer gobernador electo para seis años de Gobierno, se nombró al Lic. Ángel Carvajal, como Gobernador Constitucional Interino, quien concluyó el encargo el 30 de noviembre de 1950. Durante estos seis años, ocuparon la Representación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la Junta Central de Caminos, los Ingenieros: Eusebio Rendón Jarillo (mayo/43-enero/46), Eduardo Díaz Enríquez (febrero/46-marzo/49), Mariano García Sela (marzo/49-septiembre/49), Luis Alvelais Corona Jr. (septiembre/49-enero/50) y Antonio Pailles Brizuela (febrero/50-octubre/53).

La Junta Central de Caminos se hizo cargo de la conservación de la creciente Red de Caminos, la reconstrucción y rectificación de los tramos terminados; continuó con la construcción de nuevos caminos y de los iniciados con anterioridad, todo ello con cargo a los programas de caminos en Cooperación Bipartita, caminos con cargo a Subsidios Federales y también de caminos con cargo a Subsidios Estatales. Los caminos que formaban parte del Programa de la Junta Central, empezaban a delinear la futura Red Troncal del Estado, como eran: Perote - Jalapa - Veracruz, Acultzingo - Córdoba - Veracruz, Perote - Teziutlán, Coatzacoalcos - Minatitlán, Tuxpan - Tampico, Conejos - Huatusco y Paso del Toro - Alvarado. También se iniciaron los caminos para comunicar a las principales poblaciones del Estado entre sí, como fueron las carreteras: Martínez de la Torre - Misantla, Teocelo - Cosautlán, Oluta - Soledad de Doblado, Ixhuatlán de Madero - Álamo y La Capilla - Piedras

Negras, cuya finalidad principal era la rápida salida de los productos agropecuarios a los mercados más importantes del Estado y de las Entidades más cercanas. En este periodo, la Junta Central siempre contó con el apoyo de los señores Secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas, Gral. de Div. Maximino Ávila Camacho, Pedro Martínez Tornel y Agustín García López, pero el Gral. Ávila Camacho, siempre mostró especial interés por los tramos Perote - Teziutlán y Martínez de la Torre - Misantla.



Camino Huatusco-Fortín, terracerías revestidas.

Gobierno del Lic. Marco Antonio Muñoz T.

Cuando era Presidente de la República el Lic. Miguel Alemán Valdés, fue electo y tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz, el Lic. Marco Antonio Muñoz T. para el periodo 1950-1956. Con el Lic. Muñoz T. se inició una época de estabilidad política en el Estado, ya que de ahí en adelante los Gobernadores subsecuentes concluyeron sus respectivos periodos de Gobierno. La estabilidad política también trajo estabilidad económica y ambas se reflejaron en las Instituciones del Gobierno del Estado y sus relaciones con las Dependencias Federales. No obstante, en la Junta Central de Caminos no había estabilidad, puesto que en el sexenio pasaron por la Representación los Ings: Antonio Pailles Brizuela, Jesús Caraza Martínez y Don Vicente Cortés Herrera. El Ing. Antonio Pailles Brizuela durante su estancia en la Junta Central, siempre contó con el apoyo técnico que le brindaba el Arq. Carlos Lazo a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Las principales carreteras que se conservaban por parte de la Junta Central eran: Yolotepec - Jalapa - Veracruz, Acultzingo - Córdoba - Boticaria, Jalapa - Teocelo - Xico, Perote - Teziutlán, Tamarindo - Cardel - Úrsulo Galván, Tuxpan - La Barra, Conejos - Huatusco, Boticaria - El Tejar - Medellín, Martínez de la Torre - Misantla, Tuxpan - Alazán y el Ramal al Higo. También se conservaban los caminos que estaban terminados hasta la etapa de base, como: Boca del Río - Antón Lizardo, Cardel - La Antigua, Mata Espino - Ignacio de la Llave y Ramal a Tlalixcoyan, Coatepec - Las Trancas y Tempoal - Pánuco. En esas fechas se encontraban hasta la etapa de revestimiento los caminos: Coatzacoalcos - Minatitlán, Teocelo - Cosautlán y Tantoyuca - Tempoal. Activamente se trabajaba en la construcción de los tramos: Medellín - Jamapa y Alazán - Tantoyuca, entre otros. Con objeto de contar con siempre con proyectos para programas posteriores, se localizaron los caminos: Misantla - Yecuatla, Alborada - Totutla, Playa Vicente - Azueta y Tihuatlán - Metlaltoyuca - Castillo de Teayo. El Ing. Walter C. Buchanan siempre otorgó su apoyo a la Junta Central de Caminos, por lo que los avances en las obras fueron muy significativos en el sexenio del Lic. Marco Antonio Muñoz T.

Gobierno del Lic. Marco Antonio M. Quirasco.

El 1º de diciembre de 1956 tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz, el Lic. Antonio M. Quirasco para el periodo 1956-1962, siendo Presidente de la República Don Adolfo Ruíz Cortines y Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el Ing. Walter C. Buchanan. Al concluir el mandato de Don Adolfo Ruíz Cortines e iniciar el del Lic. Adolfo López Mateos, en la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se estableció la separación de la Secretaría de Comunicaciones y la Secretaría de Obras Públicas a partir del 1º de enero de 1959, quedando como Secretarios, respectivamente, los ingenieros Walter C. Buchanan y Javier Barros Sierra, ambos destacados y de gran trayectoria técnica en el ámbito nacional. En enero de 1960 desapareció la Dirección Nacional de Caminos, fundándose las Direcciones Generales de Construcción de Carreteras Federales y de Cooperación, dependientes de la Secretaría de Obras Públicas, que apoyaban al Comité Nacional de Comunicaciones Vecinales. En el periodo 1956-1962 del Lic. Quirasco fueron Representantes los ingenieros: Vicente Cortés Herrera (1955-1957), Alfonso Bouzas Guillaumin (IV/1957-VI/1957) y Manuel López Castillo (1957-1963), iniciándose con este último una época de estabilidad en cuanto a la Representación de la ya Secretaría de Obras Públicas ante la Junta Central de Caminos. Precisamente, durante la administración del Ing. López Castillo, en el año 1959 la Junta dejó de denominarse Central de Caminos para tomar el nombre de Junta Local de



Personal Técnico que presta sus servicios en la Junta Local de Caminos, 1956.

Caminos, puesto que hacía tiempo que habían desaparecido las causas que originaron que se le asignara el nombre de Junta Central de Caminos. La Junta continuó con su labor de construir, conservar y reconstruir los caminos de la Entidad que le fueron asignados. También atendió obras con subsidios Federales y Obras Federales Complementarias, cuya aportación total es del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Obras Públicas. En estos casos los estudios de campo, administración, vigilancia y conservación durante el periodo de construcción, son con cargo al Fondo Cooperativo. Los caminos de Cooperación Tripartita tuvieron especial atención para aprovechar la colaboración de los Gobiernos Federal y del Estado cuando los particulares mostraban interés por la ejecución de sus obras. En esta época la Junta ya contaba con su propio núcleo de personal especializado en localización, proyectos, construcción, reconstrucción y conservación, integrado por peones, cabos, sobrestantes, ingenieros, choferes, mecánicos, empleados administrativos y superintendentes, contando con la ayuda y dirección de personal técnico destinado por la Secretaría de Obras Públicas. La construcción de caminos tuvo un avance importante, para lo cual se localizaron 928 kms., se avanzó en la construcción de 647 kms. de terracerías, 538 kms. de obras de drenaje, se revistieron 692 kms. de caminos y se pavimentaron 248 kms. de carreteras. En la construcción de caminos con cargo al Fondo Cooperativo destacan las siguientes obras:

* Banderilla - Naolinco - Misantla, se terminó el pavimento hasta la población de Naolinco y se avanzó en terracerías, drenaje y revestimiento en el difícil tramo Naolinco - Misantla. También se construyeron ramales a las poblaciones más importantes localizadas en la zona de influencia del camino, como los accesos a Las Haldas, Miahuatlán, Landero y Coss y Yecuatla.



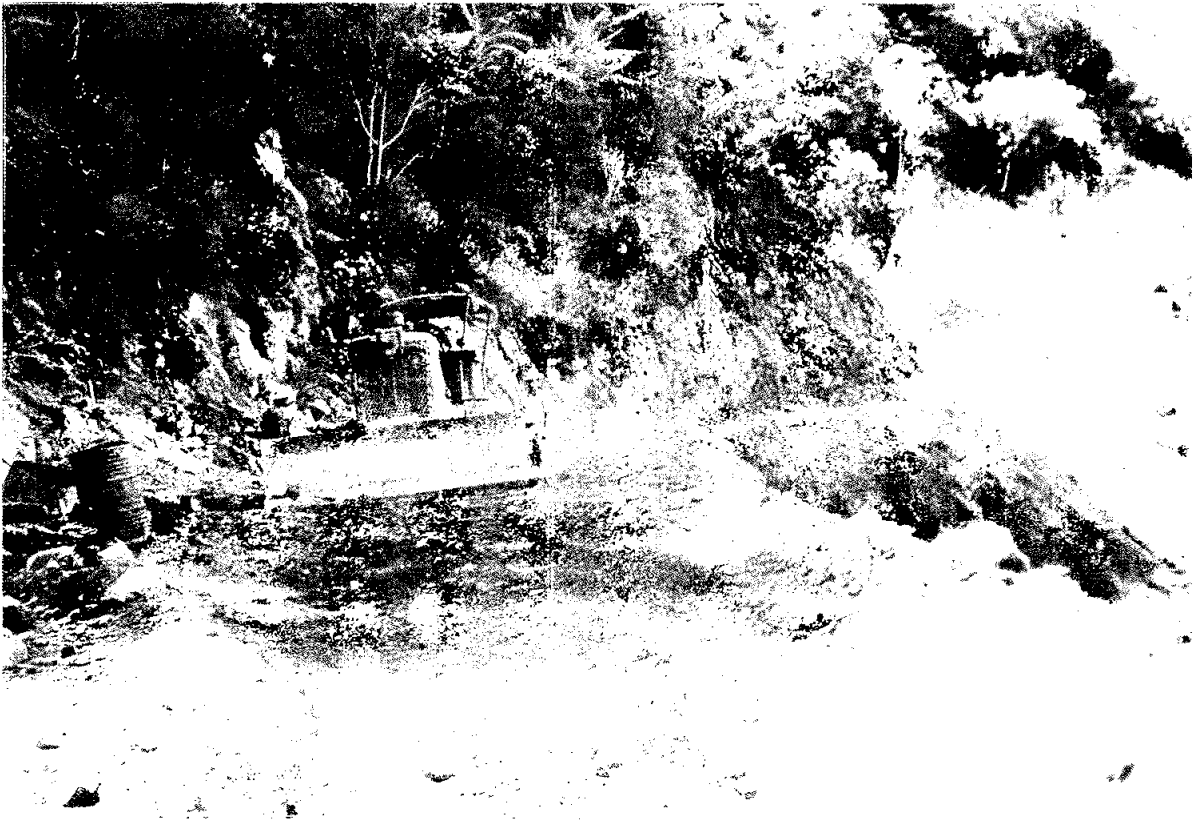
Camino Tihuatlán-Álamo, pavimentación por el sistema de dos riegos, 1956.

* Tihuatlán - Álamo - Potrero. Este camino se inició desde la época de las compañías petroleras y formaba parte de la llamada Brecha Huasteca que, partiendo de lo que ahora se denomina Poza Rica, llegaba hasta Tampico, Tamps., pasando por Álamo, Alazán, Cerro Azul, Zacamixtle, Amatlán, La Laja y Tampico Alto. Este camino se terminó de pavimentar únicamente en el tramo Tihuatlán - Álamo.

* Avenida 20 de Noviembre, que era el cruce de la carretera México - Perote -Veracruz, por la ciudad de Jalapa. Este fue el primer libramiento de la Capital del Estado, que fue pavimentado con 20 centímetros de espesor de concreto hidráulico. Este libramiento de 3 kms. de longitud fue inaugurado por el Lic. Adolfo López Mateos en noviembre de 1960.

* Teocelo - Cosautlán - Barranca de los Pescados. Se terminó hasta la etapa de revestimiento únicamente hasta Cosautlán, ya que no fue posible cruzar la Barranca de los Pescados debido a lo difícil de su topografía.

* Totutla - Pinillos - Tuzamapan. En este camino se avanzó en terracerías, obras de drenaje y revestimiento. Este era una alternativa para unir a la Capital del Estado con la zona industrial Córdoba - Orizaba, en lugar del camino originalmente planeado: Teocelo - Cosautlán - Totutla, que como ya se indicó no fue posible cruzar la Barranca de los Pescados con pendientes aceptables.



Camino Totutla-Tuzamapa, tramo Tintetela-Paso Limón. Construcción de plantilla Km.12+100, 1960.

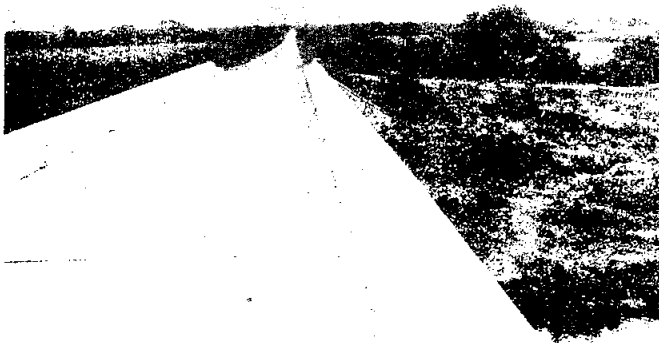
* Potrero - Entronque (Córdoba - Veracruz), se inició para apoyar la zafra y distribución de la producción de azúcar del ingenio "El Potrero".

También se reconstruyeron diversos caminos, como el Martínez de la Torre - Misantla, Coatzacoalcos - Minatitlán, Jalapa - Teocelo, Banderilla - Naolinco y Conejos - Huatusco, entre otros.

Se procuró la conservación de 325 kms. de caminos pavimentados y 363 kms. de caminos revestidos que en aquel entonces formaban la red a cargo de la Junta. También se avanzó en los caminos con cargo a subsidios Federales y las llamadas Obras Federales Complementarias, como la carretera Tuxpan - Pánuco - Canoas, que se terminó hasta la etapa de revestimiento y sus respectivos puentes. También se avanzó en los caminos Ixhuatlán de Madero - Álamo, Tihuatlán - Castillo de Teayo - Metlaltoyuca, Catemaco - Sontecomapan, terminado éste hasta la etapa de revestimiento y el camino Cardel - Nautla, el cual se terminó hasta la etapa de pavimento, únicamente hasta Palma Sola y el resto quedó en la etapa de revestimiento. En este último caso, tal vez fue la obra más importante la construcción de 25 puentes mayores, quedando pendientes únicamente 3 de éstos, incluyendo el puente sobre el río Nautla.



Puente San Carlos.



Puente Agua Fría.

En 1962, por acuerdo de la Secretaría de Obras Públicas y el Gobierno del Estado, la Junta Local de Caminos recibió para su atención 17 carreteras construidas por la Comisión del Papaloapan, que sumaban un total de 419 kms., a los cuales en lo sucesivo debió de proporcionarles conservación y reconstrucción que fuera necesaria. En este sexenio también se tuvieron avances en diversos caminos vecinales o de Cooperación Tripartita, que servirían para comunicar a las pequeñas poblaciones productoras.

Gobierno del Lic. Fernando López Arias.

Durante el mandato del Lic. Adolfo López Mateos, el 1º de diciembre de 1962, tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz, el Lic. Fernando López Arias, para el periodo de Gobierno 1962-1968. En febrero de 1963 el Ing. Manuel López Vela sustituyó al también Ing. Manuel López Castillo en la representación de la Junta Local de Caminos, puesto que ocupó hasta el mes de abril de 1968, en que fue relevado por el Ing. Domingo Salgado Melgarejo. En el periodo de gobierno del Lic. Fernando López Arias, se desempeñaron como Secretarios de Obras Públicas el Ing. Javier Barros Sierra, de grata memoria y el Ing. Gilberto Valenzuela Jr. La preocupación principal del gobierno del Lic. López Arias fue la de llevar tranquilidad, paz y justicia a amplias zonas indígenas, marginadas y que tradicionalmente se consideraban como conflictivas, como la zona de Chicontepec, localizada en la Huasteca Veracruzana, la Sierra de Sotepan, ubicada en el sur del Estado y la Sierra de Otontepec que se localiza en la parte norte del Estado. Para lograr los objetivos planteados, se construyeron 3 caminos que dieron relevancia y prestigio al Gobierno del Estado, a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y a la Junta Local de Caminos. Camino San Sebastián - Chicontepec, de 35 kms. de longitud, construido desde terracerías hasta pavimento, señalamiento y el total de puentes mayores. Con este camino se penetró a la zona montañosa del norte del Estado, habitada principalmente por indígenas de origen náhuatl. Camino Cosoleacaque - Chinameca - Sotepan, de 42 kms. de longitud; también se terminó hasta pavimentación y puente mayores. Con esta carretera se abrió la puerta de entrada a las localidades de la Sierra de Sotepan. Estos dos caminos fueron inaugurados por el Lic. Adolfo López Mateos en el año de 1964 y se construyeron con cargo a un Fondo Cooperativo creado especialmente para este fin por el Estado y la Federación. El camino Naranjos - Chontla - Piedras Clavadas, se terminó hasta la etapa de revestimiento y algunos puentes mayores, quedando pendientes los puentes mas importantes como el San Nicolás y el Chontla. Únicamente se construyeron 30 kms. desde Naranjos hasta Chontla, quedando pendiente el tramo Chontla - Piedras Clavadas. La importancia de esta obra radicó en el esfuerzo económico que se hizo para unir las 9 cabeceras municipales que se ubican alrededor de la Sierra de Otontepec. Entre los demás caminos en que se trabajó en esa época, destacan por su importancia los de: Tlapacoyan - Plan de Arroyos, Atzalán - Tlapacoyan y Tuxpan - Tamiahua. El puente que se localiza a la entrada de la ciudad de Coatepec, necesitó ampliarse debido al volumen de tránsito cada vez más creciente que hacía uso de él, lo cual se llevó a cabo uniendo la antigua estructura, con las nuevas losas, aplicando por primera vez una liga a base de productos epóxicos que, después de varios años, se puede confirmar que dio buenos resultados.

La Junta Central de Caminos desde su creación hasta el año de 1967, ya como Junta Local de Caminos solo tuvo 2 tesoreros, el segundo, Sr. José Hurtado de Mendoza y Zulueta, quien ocupó el cargo desde 1936 hasta 1967 en que fue relevado por instrucciones del Lic. López Arias. Como se puede ver, este Tesorero se mantuvo en el puesto durante 31 años y reunió más poder en la Junta que los propios Representantes. Los superintendentes, residentes, topógrafos y personal técnico de

la Junta, generalmente se formaban en la propia Institución. En esa época había un alto déficit de ingenieros a nivel nacional, por lo que aquellas personas que tenían capacidad, aprendían rápidamente los elementos básicos necesarios de topografía, dibujo, control de obras, movimientos de tierras, formulación de estimaciones, cuantificación de obras, manejo de especificaciones geométricas, proyecto, especificaciones de construcción, aplicación de tabuladores de precios, uso de maquinaria y uso y manejo de materiales de construcción. Cuando alguien había reunido un considerable volumen de conocimientos, se dice entre el personal de la Junta, que el Sr. Hurtado de Mendoza, al cual todos lo denominaban como Don Pepe, lo arrodillaba ante él, y poniéndole una regla en el hombro le decía: "a partir de hoy yo te hago Ingeniero de la Junta" y desde entonces ya todos le podían decir "ingeniero". No obstante que el Ing. Manuel López Vela mostraba gran interés y capacidad en el desempeño de su cargo de Representante, hubo muchas discrepancias entre él y el Lic. López Arias, que desembocaron en serios problemas para el Representante, para quien el propio Gobernador solicitó orden de aprehensión, por lo que de día y de noche a la salida de la Junta se veía a varios agentes de la Policía Judicial del Estado, esperando a que saliera el Ing. López Vela para detenerlo. Una noche, el Representante llamó a su oficina a una persona de su confianza y le dijo que llevara a su coche a los tribunales de la ciudad de Veracruz, en donde alguien le iba a dar instrucciones. La persona encargada, una vez que le dieron la orden de salida se fue inmediatamente en el coche a la ciudad de Veracruz. Cuando llegó al lugar indicado se estacionó para esperar a la persona que le iba a dar instrucciones, cuando de repente oyó ruidos insistentes dentro de la cajuela del automóvil, por lo que procedió a abrirla y su sorpresa fue mayúscula cuando vio que el Ing. López Vela había viajado en la cajuela. Lo ayudó a salir y de ahí el Ingeniero se introdujo a las oficinas y después de un buen rato, salió y le mostró un documento diciéndole: "ahora sí, ya cuento con un amparo en contra de los actos del Sr. Gobernador y demás autoridades, así que podemos viajar con tranquilidad a cualquier parte, pues ya no me pueden hacer nada". No obstante los problemas surgidos entre el Gobierno del Estado y la Representación de la Junta, éstos entregaron buenos resultados al pueblo veracruzano, ya que además de las obras que se entregaron, se concluyó el camino Tuxpan - Tamiagua, de 41 kms. de longitud hasta la etapa de revestimiento, con la totalidad de sus puentes mayores completamente terminados. En este sexenio también tuvo auge el Programa de Cooperación Tripartita, ya que se integró un gran número de Comités, algunos de los cuales lograron llevar a feliz término sus caminos y otros lograron un significativo avance en sus respectivas obras. A principios de 1968 el Ing. López Vela entregó la Representación al Ing. Domingo Salgado Melgarejo, quien ocupa el cargo aún hasta 1980. A partir de abril de 1968 la Junta tuvo serios problemas financieros, con los que tuvo que enfrentarse el recién designado Representante. El problema económico fue de tal magnitud que no hubo recursos ni para pagar siquiera los sueldos y salarios del personal, por lo que tuvieron que resistir sin cobrar hasta cuatro quincenas, hasta que la Junta pudo obtener el crédito necesario para cubrir los pagos atrasados.

Gobierno del Lic. Rafael Murillo Vidal.

El Lic. Rafael Murillo Vidal fue electo Gobernador para el periodo 1968-1964. Tomó posesión como Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz el primero de diciembre de 1968 y abarcó los gobiernos de los Presidentes de la República, Lic. Gustavo Díaz Ordaz y Lic. Luis Echeverría Álvarez. Los Secretarios de Obras Públicas que abarcaron este periodo de Gobierno, fueron el Ing. Gilberto Valenzuela Jr. y el Ing. Luis Enrique Bracamontes. El Ing. Domingo Salgado Melgarejo, siguió ocupando la Representación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la

Junta Local de Caminos. Hasta el año de 1980 aún seguía como tal, siendo el Representante que tiene más tiempo en el cargo y a la fecha los 12 años que lleva representan casi la cuarta parte de la existencia de la Junta. En este periodo de Gobierno, se construyeron importantes obras tanto para el Estado como para su Ciudad Capital. Por lo que respecta a obras de interés estatal, se construyó el camino La Bocana - Actopan, desde terracerías hasta pavimento, puentes mayores y señalamiento. Entre los puentes mayores se destacó el Actopan. Dentro del Programa Extraordinario se concluyó el Camino Laguna - Tlalixcoyan - Callejón, hasta la etapa de pavimento y señalización. Estas dos obras permitieron incorporar las zonas de alta producción agrícola de Actopan y La Mixtequilla a los mercados del Estado y de la República. Tal vez las obras más relevantes del sexenio del Lic. Murillo Vidal fueron las carreteras Jalapa - Totutla y Banderilla - Misantla, que quedaron totalmente terminadas hasta la etapa de pavimento, así como en sus puentes mayores. La primera de ellas hizo realidad el sueño de unir a la Capital del Estado con la zona agrícola-industrial, Córdoba - Orizaba, venciendo al fin la Barranca de Los Pescados, en cuyo fondo se construyó el puente de Los Pescados, el de mayor importancia en este camino. La otra cristalizó el sueño largamente acariciado de unir a la Capital del Estado y en general a la zona central de la Entidad, con las ricas zonas de Martínez de la Torre y Misantla, a través de la sierra, en donde se destacó la técnica para localizar el trazo carretero a lo largo de las Sierras de Chiconquiaco y Misantla, así como la construcción del Puente Misantla, cuya cimentación se elaboró a base de cilindros hincados en un lecho de boleos gigantescos y su superestructura se formó a base de trabes de concreto presforzado. Estas dos importantes obras fueron puestas al servicio del pueblo veracruzano por el Ing. Luis E. Bracamontes, Secretario de Obras Públicas y el Lic. Rafael Murillo Vidal, Gobernador Constitucional del Estado. La Junta Local también trabajó en la construcción del camino Isla - Playa Vicente, que se revistió parcialmente y se le construyeron los puentes mayores Chiltepec, Tierra Nueva y Lealtad de Muñoz. La Secretaría de Obras Públicas en esa época se encontraba desarrollando numerosos programas, sobresaliendo aquellos dirigidos a la creación de empleos, al desarrollo de la comunidad, al mejoramiento de las condiciones de vida y al fomento del deporte en el medio rural. La Junta Local participó activamente en la construcción de Caminos Rurales y en este periodo se construyeron los caminos: Chalma - La Laja, El Higo - Palmar Prieto y El Higo - La Carolina - Los Marcos. La Junta también trabajó en la construcción de los Caminos Alimentadores de la Carretera Tuxtepec - Palomares, comunicando a gran número de localidades del Estado de Veracruz y del Estado de Oaxaca, que hasta esas fechas se habían encontrado incomunicadas. Entre estos caminos se pueden mencionar algunos, como: Santa Isabel (Arroyo Xochiapa) - Nuevo Ixcatlán - Nuevo San Martín - Km. 94 (Tuxtepec - Palomares), Playa Vicente - Km. 54 (Tuxtepec - Palomares) y El Porvenir - Nuevo Cerro Mojarras - Km. 131 (Tuxtepec - Palomares). En el Programa de Canchas Deportivas Ejidales, la Junta también participó activamente, ya que entre otras, se pueden mencionar las construidas en: Las Cruces, El Nigromante, Nuevo San Martín, Nuevo Ixcatlán y Nuevo Arroyo del Tigre, todas ellas en el Municipio de Playa Vicente, Ver. En la Capital del Estado se amplió a 4 carriles la Avenida 20 de Noviembre Norte, pavimentándose con concreto hidráulico, a la cual se le cambió el nombre por el de Avenida Jalapa. Por la parte oriente de la ciudad se construyó un nuevo acceso, que únicamente quedó hasta la etapa de terracerías y revestimiento, al que posteriormente se le denominó Avenida Murillo Vidal. También se construyó hasta la etapa de pavimento y señalización el camino Jalapa - Coatepec, de 8.0 kms. de longitud, al cual se le llamó Nuevo Camino a Coatepec, para diferenciarlo del que ya existía desde 1940. Durante su construcción surgieron algunos problemas originados por los reclamos relativos al derecho de vía del camino, así como por el cobro de cuotas de recuperación, que se hacían en las casetas de cobro ubicadas en todos los accesos a la Ciudad de Coatepec. Este camino se inauguró precisamente por la tarde del último día de gobierno del Lic. Murillo Vidal, lo que aprovecharon algunos

grupos inconformes para tratar de secuestrar al Lic. Murillo Vidal cuando terminara el recorrido de inauguración del nuevo camino. Una vez concluida la inauguración, se bloquearon todos los caminos de salida de Coatepec, a base de barricadas formadas por troncos de árboles, piedras y camiones atravesados en las carreteras, lo que originó airadas protestas de automovilistas y transportistas, debido a que quedaron atrapados en Coatepec. En el camino Coatepec - Las Trancas, debido a las súplicas de los tripulantes de una ambulancia que trasladaba a una niña sumamente enferma, el grupo que bloqueaba la carretera accedió a retirar el camión que cerraba el camino, para permitir el paso de la ambulancia, momento que aprovecharon otros dos vehículos para salir hacia Jalapa. El grupo volvió a cerrar el paso y ya no permitió la salida de ningún otro vehículo. Los grupos organizados estuvieron buscando en Coatepec hasta la madrugada al Sr. Gobernador, cosa que no lograron, pues salió en uno de los vehículos que pasaron la barricada atrás de la ambulancia, sin siquiera haber sido reconocido y al día siguiente estaba entregando la gubernatura al Lic. Rafael Hernández Ochoa. En el año de 1969, fue comisionado a la Residencia de la Junta Local de Caminos en Naranjos, Ver., el Ing. Enrique Álvarez E., de aproximadamente 65 años de edad.

Gobierno del Lic. Rafael Hernández Ochoa.

El periodo de Gobierno del Lic. Rafael Hernández Ochoa (1974-1980), abarcó parte de los Gobiernos de los Licenciados Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo. Hasta el 30 de noviembre de 1976 fue titular de la Secretaría de Obras Públicas el Ing. Luis Enrique Bracamontes. Durante su ejercicio, la S. O. P. llegó al más alto grado de desconcentración de funciones de esa época, con la creación de los Centros S.O.P. A partir del primero de diciembre de 1976, la Secretaría de Obras Públicas, cambió de nombre, denominándose a partir de entonces como Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas y con ello se ampliaron los programas a su cargo, así como sus lineamientos, objetivos y políticas y fue designado como su titular el Arq. Pedro Ramírez Vázquez. Para entonces el Representante ante la Junta Local de Caminos también cambió de nombre y se le designó como Representante de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas ante la Junta Local de Caminos del Estado de Veracruz. Cargo que continuó recayendo en el Ing. Domingo Salgado Melgarejo, durante todo el periodo del Lic. Hernández Ochoa. En este periodo, la Junta inició importantes obras para el futuro del Estado, como la pavimentación de los caminos El Chote - Espinal - Coyutla y Palma Sola - Yecuatla - La Reforma. Se terminaron hasta la etapa de pavimento los caminos: Orizaba - Zongolica, Mata Espino - Ignacio de la Llave y Cosamaloapan - Acula. Al finalizar el sexenio la Junta Local conservaba aproximadamente 2,270 kms. de caminos, entre pavimentados y revestidos, a los cuales se le suman 224 kms. que habiendo sido construidos por la Comisión del Papaloapan, pasaron a formar parte de la Red de Caminos a cargo de la Junta. Dentro del Programa Extraordinario B.I.D., se construyó el Libramiento de la Ciudad de Tuxpan, con su puente sobre el estero de Tenechaco, así como también se inició la pavimentación del camino Omealca - Tezonapa. Se construyó el puente de ferrocarril que cruza por arriba el nuevo acceso a Jalapa, que terminó por llamarse Avenida Murillo Vidal. También se construyó el camino de acceso al Cofre de Perote, con calzada de piedra y especificaciones de Caminos Rurales. En 1976 se inauguró el camino Orizaba - Zongolica que se construyó hasta la etapa de pavimento, que al fin cumplía los anhelos de los pueblos de la Sierra de Zongolica, camino que se había iniciado a base de faenas a pico y pala desde que se creó la Junta Central de Caminos. En el Programa Tripartita se iniciaron 56 obras, muchas de las cuales se concluirían en un futuro próximo. Las obras del Programa Tripartita han sido tan numerosas que han entretejido la red de carreteras de la Entidad y que llegan a los poblados cada vez más alejados para servir de apoyo a la entrada y salida de productos, que serán la base de un

desarrollo de los pueblos que en otra hora se encontraban marginados de la civilización por falta de una vía de comunicación. La Junta participó en otros programas de la Secretaría de Obras Públicas que trataban de mejorar las condiciones de vida de la comunidad y regular el abasto de productos básicos. Así, participó en la campaña de reforestación, sembrando árboles en el derecho de vía de varios caminos a su cargo. La Junta también participó de manera decidida en la construcción de Bodegas Conasupo - Coplamar, cuya finalidad era almacenar los productos básicos para su distribución y consumo de los habitantes de una vasta región, considerada como marginada, así con esfuerzos se levantaron en algunos Municipios, centros de zonas indígenas principalmente, como Chicontepec, Papantla, Huayacocotla, Coacoatzintla, Las Choapas y Zongolica. Al finalizar el sexenio del Lic. Hernández Ochoa, se obtuvo el acuerdo para que mediante un convenio entre la Secretaría de Programación y Presupuesto, la SAHOP y PEMEX se construyeran con el 90% de recursos de PEMEX y el 10% de recursos del Estado, las carreteras Poza Rica - Cazones - Barra de Cazones, Naranjos - Chontla - San Sebastián y El Chote - Espinal - Coyutla, que como ejes transversales de la red de caminos del Estado, llevarían el desarrollo a poblados que durante años habían soñado con tener el privilegio de ir y venir libremente por todo el territorio. Desgraciadamente, concluyó el periodo de gobierno y por causas ajenas a él, no fue posible llevar a la práctica lo estipulado en el acuerdo de referencia.

*Ing. Fernando Velázquez Báez
y otros trabajadores de la Junta.*

Nota: Agradecemos a las siguientes personas el haber proporcionado fotografías y documentos que hicieron posible la ilustración de esta historia:

Álvaro Vázquez García.

Jorge Sánchez Martínez.

Ing. Rubén López Moreno.

YUCATÁN

“Para conocer el grado de cultura en que se halla una nación, basta ver lo que tenga de adelantado en los caminos públicos”.¹

Así como la locomotora de vapor fue desplazando a la carreta, el automóvil comenzó a sustituir en muchas de sus funciones al ferrocarril. El auge del nuevo vehículo creó la necesidad de caminos modernos, pero aún pasaron varios años para la construcción o reconstrucción de una red propia para la era de la gasolina. Quien inició en Yucatán con franco entusiasmo la construcción de caminos, fue Felipe Carrillo Puerto, dando entre 1922 y 1923 especiales esfuerzos para el moderno arreglo de los caminos:

Mérida - Kanasin 6.5 kms.

Mérida - Chuburna 3.0 kms.

Estación Dzitas a las ruinas de Chichén-Itzá, 27 kms., con objeto de facilitar la visita a éstas; todas las terminó.

Asimismo, emprendió la construcción de la carretera Motul - Telchac y Pueblo - Telchac - Puerto, de 27 kms. de longitud, sin que la vida le permitiese hacer el paso por la ciénega, ya que fue fusilado.

El Gobernador José María Iturralde Traconis, en 1924 y 1925, inició la modernización de la carretera que unía a Mérida con Progreso, con la aportación de la Cámara Nacional de Comercio de Mérida. La aportación fue de un peso por cada tonelada de mercancía que desembarcaba en el puerto; y se consiguió hacerlo llegar hasta el Km. 10. Los años 1926 a 1929 del Dr. Álvaro Torres Díaz, se caracterizaron por el impulso del embellecimiento del puerto, y terminó el camino de 34 kms. con la aportación mencionada y su particular empeño. En la Plaza de San Fernando se levantaron monumentos alusivos a esta carretera, ya desaparecidos, en donde se señalaba el 10. de febrero de 1928, la fecha de su inauguración.

El Gobernador Prof. Bartolomé García Correa, sustituyó el paso de la ciénega, que era de madera, por un puente de concreto. Este Gobernador dio preferencia al camino Mérida - Chichén-Itzá y para tal fin cedió el impuesto sobre la gasolina para las obras, además de diversas aportaciones; lo llegó (sic) hasta el Km. 80 únicamente revestido. El Lic. César Alayola Barrera, su sucesor, lo continuó en 38 kms. y se terminó bajo la administración del Lic. Fernando López Cárdenas, sin que se llenasen bases técnicas; en su comienzo había una placa, ya desaparecida, señalando la terminación del primer tramo Mérida - Tahmek, el 12 de octubre de 1932.

Caminos en Cooperación con el Gobierno Federal:

A mediados de 1933, la Dirección Nacional de Caminos, por medio de arreglos concretos con los gobiernos estatales, dedicóse a fomentar la construcción de caminos en cooperación, aportando el 50% de su costo la Federación e igual cantidad el Estado, manejado por la Junta Local de Caminos quien era, asimismo, la responsable técnica de las obras, a través del Representante de la Federación; el Presidente de la Junta era, por ley, el Gobernador del Estado. La Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán, se constituyó el 28 de febrero de 1934, de conformidad con el artículo 46 del Reglamento sobre Construcción de Caminos en colaboración con los Estados, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En esa fecha la Junta quedó integrada de la siguiente manera:

| | |
|-------------|--|
| Presidente: | C. Lic. César Alayola Barrera, Gobernador Constitucional del Estado |
| Tesorero: | C. Mario Hernández Jáuregui |
| Secretario: | C. Arturo López Alonzo |
| Vocales: | C. Ing. Felipe Díaz Martínez, Representante de la S.C.O.P. |
| | C. Agustín Vales Millet, Representante de la Cámara Nacional de Comercio |
| | C. Fernando Vargas Ocampo, Representante de las Cías. de Autotransportes |
| | C. Ing. Cornelio Ricalde Gamboa, Jefe del Departamento de Obras Públicas del Gobierno del Estado |
| | C. Prof. Bartolomé García Correa. |

En ese entonces, el C. Ing. Leopoldo Farías era el titular de la Dirección Nacional de Caminos de la extinta S.C.O.P. Anteriormente a la Junta Local de Caminos, existía en el Estado, la Junta de Mejoras Materiales de Yucatán, que era el organismo encargado de la construcción y conservación de caminos en la entidad, la que fue clausurada, pasando el patrimonio de ésta a formar parte de la actual Junta, iniciando ésta sus actividades con \$19,550.05 pesos, que no fueron del fondo cooperativo. En esa época se recibían, como subsidio del Gobierno Federal, para integrar el fondo cooperativo, la cantidad de \$10,000.00 pesos mensuales.

El primer camino, cuya construcción estuvo a cargo de la Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán, fue el de Mérida - Chichén-Itzá y a la conclusión de éste, en el año de 1935, se inició el de Mérida - Uxmal, iniciándose la construcción a partir de la Villa Umán, ya que el tramo Mérida - Umán ya había sido construido con anterioridad por la Junta de Mejoras Materiales de Yucatán. En el año de 1934, la Junta autorizó la compra de un vehículo de la marca Whippet en la cantidad de \$625.00 pesos y al año siguiente autorizó la compra de un automóvil Chevrolet con valor de \$3,022.50 pesos. El primer Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante la Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán fue el Ing. Felipe Díaz Martínez, quien anteriormente desempeñaba el cargo de Ingeniero Auxiliar en la División Valles de la D.N.C. y recibió el nombramiento el día 4 de enero de 1934 por medio del oficio No. 32800270. Posteriormente han ocupado este cargo los C.C. Ingenieros Ramón Martínez Moreno, José Ricardo Bárcenas, Emilio Casellas Díaz, Santiago Martínez Ríos, José Enrique Canto Ríos y Mario Roger Heredia Trujillo.

Desde su creación han sido titulares de la Tesorería de la Junta, las siguientes personas: Mario Hernández Jáuregui, Gustavo Cisneros, José Vales, Juan Repetto, Miguel Rodríguez, Adolfo

Peniche Bolio y Danilo Peniche Duarte.

Al ser constituida, la Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán estuvo funcionando en el edificio marcado con el No. 514 de la calle 59 de la ciudad de Mérida. Posteriormente ha ocupado los siguientes predios, siempre en la misma ciudad:

Calle 61 No. 499

Calle 60 No. 536

Calle 67 No. 525

Calle 69 No. 516 y, actualmente, en la Av. Aviación Km. 5+300.



El C. Lic. Adolfo López Mateos, Presidente de la República, pone en servicio las instalaciones de la Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán, lo acompañan el C. Ing. Javier Barros Sierra, Secretario de Obras Públicas, Lic. Agustín Franco Aguilar, Gobernador del Estado de Yucatán e Ing. Santiago Martínez Ríos, Representante ante la JLC . Noviembre de 1962.

La Presidencia de la Junta siempre la han llevado los C.C. Gobernadores, a excepción del C. Luis Torres Mesías, quien la delegó en el C. Ing. Rubén Encalada Alonzo, Jefe de Obras Públicas del Gobierno del Estado. La Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán ha intervenido en la construcción de casi la totalidad de los caminos con que cuenta el Estado, tanto Federales como Estatales y gran parte de los de Mano de Obra.

Comenzó así la construcción de caminos con bases técnicas y maquinaria de la época: motoconformadoras mecánicas, tractores igualmente mecánicos y quebradoras; los acarrees cortos y medianos se hacían con vagoncitos que volteaban lateralmente, moviéndose sobre vías de Cauville desmontables; la compactación se hacía con las famosas "Rafaelitas", máquinas de 8 a 10 toneladas movidas por vapor. El Gobernador, con esta modalidad, continuó el camino a Chichén-Itzá. Se estudió el proyecto Mérida - Uxmal partiendo de Umán, iniciándolo el Gobernador Prof. Bartolomé García Correa (1934 - 1938).

En este mismo período, el Lic. López Cárdenas terminó, a través de la J.L.C. hasta Uxmal (78 kms.), primero que se realizaba con las especificaciones de la D.N.C. Todos los gobernantes post-revolucionarios hicieron muchos otros caminos "peinados", cuya enumeración sería muy larga, caminos que atendieron grandes necesidades de las regiones más transitadas del Estado, particularmente de la zona henequenera. Mencionaremos sólo algunas obras que distinguieron la tenacidad de los ejecutores:

De 1938 a 1942, la continuación de los de Chichén-Itzá y Uxmal y Hunucma y Tixkokob. Este período del Gobernador Humberto Canto Echeverría, se caracterizó por mejorar muchos caminos antiguos, que él llamaba de indios. Era desafecto a las carreteras "de lujo", porque consideraba que con menos dinero servía a más gente, fue el precursor de los caminos rurales. En 1940, ya se tenía una red revestida de 284 kms. de caminos con especificaciones de esa época.

De 1942 a 1946, en pleno auge del henequén, el Gobernador Ernesto Novelo Torres y henequeneros de Yucatán comenzaron a construir numerosos caminos en la zona henequenera.

Entre 1946 y 1952, correspondiente al Prof. José González Beytia, se continuaron los caminos de la zona henequenera, construyéndose en el sur la de Muna - Santa Rosa, pavimentada hasta Tzucacab. En 1950, la red vial era la siguiente:

| | |
|--------------|----------|
| Revestidos | 325 kms. |
| Pavimentados | 345 kms. |
| Total: | 670 kms. |

En el periodo 1952 - 1958, el Prof. Víctor Mena Palomo pavimenta Tzucacab - Peto, Motul Dzilam y como revestidos construye las carreteras de importancia en el sur del Estado.

En el periodo 1958 - 1964, el Gobernador Agustín Franco Aguilar construye Valladolid -Tizimin, Calotmul - Espita. Inaugura en 1960 la ampliación a 10.5 mts. de corona de toda la carretera Mérida - Progreso.

Concluye Cansahcab Temax; se inicia Valladolid - Carrillo Puerto. Termina Río Lagartos al Puerto de San Felipe y la brecha de 4 mts. Kinchil - Celestún, a donde se llegaba mediante un puente de madera. Asimismo se concluye el camino pavimentado Peto - Chetumal. En el año de 1960, la red era la siguiente:

| | |
|--------------|------------|
| Revestidos | 133 kms. |
| Pavimentados | 895 kms. |
| Total: | 1,028 kms. |



El Ing. Luis Enrique Bracamontes, Subsecretario de Obras Públicas, pone en servicio la brecha sobre trazo definitivo, entre Mérida y Chetumal. Noviembre de 1958.

Esta brecha fue construida por elementos de las Juntas Locales de Caminos de Yucatán y Quintana Roo. En 1960, se comenzó la ampliación y petrolización de este camino, por la JLC de Yucatán.

De 1964 a 1970, correspondiente al Sr. Luis Torres Mesías, continuaron las obras en el sur y oriente; en este periodo se terminó el tramo Umán - Halacho - Becal, para concluir la ruta a Campeche y terminar así la gran obra de vialidad México - Mérida (puesta en servicio por la ruta de los Chenes, a fines de 1960); en su periodo se terminó la carretera Valladolid - Puerto Juárez. En 1970, la red:

| | |
|--------------|-----------|
| Revestidos | 311 kms. |
| Pavimentados | 1241 kms. |
| Total: | 1552 kms. |



El Ing. Luis Echeverría Álvarez, Presidente de la República, pone en servicio 3000 kms. de caminos estatales y rurales, lo acompañan el C. Carlos Loret de Mola, Gobernador del Estado de Yucatán, el C. Ing. Luis Enrique Bracamontes Subsecretario de Obras Públicas e Ing. Santiago Martínez Ríos, Representante ante la Junta Local de Caminos del Estado de Yucatán. Noviembre de 1974.

De 1970 a 1975, el Gobernador Carlos Loret de Mola inició la construcción de los caminos rurales que provocarían un desarrollo muy grande entre las medianas y pequeñas comunidades, además de dar trabajo a la gente aledaña a los caminos; esta red llegó en 1975 a 1,850 kms. Construyó el Periférico de Mérida y ligó Oxkutzcab por Tecoh y Mani.

Inició la ampliación de la brecha a Celestún, con corona de 7 mts. y especificaciones para velocidades de 80 kms./hr.; se termina, asimismo, Valladolid - Carrillo Puerto. En 1975 la red consistía en:

| | |
|--------------|-----------|
| Revestidos | 1965 kms. |
| Pavimentados | 2245 kms. |
| Total: | 4210 kms. |



Ing. Martínez Ríos con funcionarios del Gobierno Estatal, 1975.

De 1976 a 1980, el Dr. Francisco Luna Kan, aparte de continuar con los caminos rurales y alimentadores, dio inicio a la ampliación de 4 carriles de la carretera Mérida - Progreso; a la ampliación a 4 carriles de Mérida a Umán; construyó la de Chicxulub - Telchac - Dzilam Bravo, integrando así los centros pesqueros del litoral; inauguró el puente Celestún (154 mts.) de concreto, sustituyendo al de madera y terminó la ampliación pavimentada hasta Celestún. La red en 1980 era:

| | Revestidas | Pavimentadas | Total kms. |
|---------------|------------|--------------|------------|
| Rurales | 2728 | 458 | 3186 |
| Troncales | - | 1206 | 1206 |
| Alimentadores | 76 | 921 | 997 |
| Total: | 2804 | 2585 | 5389 |

Mérida, Yucatán, 1980.

¹Pensamiento expresado en 1814 por un político distinguido de esa época, Don Policarpo Antonio de Echanove.

ZACATECAS

1937

La Junta Local de Caminos de Zacatecas, inició sus actividades el 1o. de enero de 1937, siendo Gobernador del Estado y Presidente de la misma el Sr. Gral. J. Félix Bañuelos y teniendo como Representante de la S.C.O.P. al Ing. Adolfo Villaseñor (Constituyente de 1917), quien estuvo a cargo de la Junta de enero a junio del mismo año.

En este periodo se trató de organizar la administración de la Junta, ubicando las oficinas en el edificio que ocupa actualmente la Tesorería General del Estado. Se hizo un intento de localización desde la cabecera municipal de Juchipila hacia Guadalajara, y como puntos obligados, los poblados de Nochistlán y Yahualica, contando para el traslado de la brigada únicamente con una plataforma que fue facilitada por el Gobierno del Estado. También el Ing. Adolfo Villaseñor gestionó ante el Gobierno del Estado para que le prestara un equipo de conformación mecánico y con él compactó el camino existente: El Visitador - Machines, siendo operado por el Sr. Rodolfo Llamas.

Personal:

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Tesorero | Sr. Miguel Briones |
| Costos | Sr. Raúl Suárez del Real Ortiz |
| Pagador | Sr. Gregorio López |
| Mecanógrafa | Srta. Amparo Ramos O. |
| Almacenista | Sr. Francisco López La Madrid |
| Tomador de tiempo | Sr. Antonio Campuzano |
| Dibujante | Sr. Francisco Ruiz Ugalde |
| Inspector | Sr. Juan Hernández Álvarez |
| Ayudante almacenista | Sr. Jacinto Delgado |
| Ing. Práctico | Sr. Manuel Márquez |

Con una nómina por decena de \$585.00 pesos y lista de raya por 13 trabajadores por \$293.50 pesos. En junio la lista de raya contempló 139 trabajadores con un monto de \$2,607.75 pesos. En este mismo año se nombró el segundo Representante S.C.O.P. ante la J.L.C., el Ing. Felipe Baltazar Silva. En épocas anteriores, el C. Ing. Isidro Díaz, comisionado por la Dirección Nacional de Caminos, localizó y construyó el camino Zacatecas - Jerez, tipo 3a. clase, con 5 mts. de corona, empleando rudimentariamente técnicas de campo de mecánica de suelos de aquel entonces, consistentes en desechar arcillas y arenas, empleando preferentemente en la construcción de terraplenes tepetates calizos; el 0+000 de este camino se encontraba ubicado en la estación del ferrocarril y terminaba en el río Jerez de la misma población.

Por encargo ex profeso del Ing. Díaz, que ya fungía como Director, al Ing. Baltazar Silva, se amplió y mejoró por administración ese camino, conservando sus alineamientos tanto verticales como horizontales, ya que el citado Ing. Díaz se sentía orgulloso de su trazo; se amplió a 7 mts. de corona, se cambiaron por losas de concreto las losas de madera de las obras de drenaje, construyendo tam-

bién la continuación de este camino en el tramo Jerez de García Salinas - Ermita de Guadalupe. El mejoramiento del camino existente se hizo con mano de obra, empleando lugareños con un salario diario de \$1.50 pesos y con una fuerza aproximada de 1,000 hombres, organizados de la siguiente manera: 1 cabo mandaba a 50 tarilleros, pernoctando en tiendas de campaña, cada una para unas 50 personas. Por lo tanto, el primer camino que la Junta construyó fue el de Zacatecas - Jerez.

1938

Bajo la administración del C. Ing. Baltazar Silva se conservó la brecha de Malpaso a Juchipila con una fuerza aproximada en promedio de 50 hombres y \$3,150.00 pesos de lista de raya. En aquel entonces existían casetas de peaje ubicadas en Quebradilla (Zacatecas), Malpaso, Jerez y Villanueva, que impedían el tránsito de vehículos colocando cadenas cuando se avisaba por teléfono que estaba el tramo llovido, con objeto de cuidarlo, restableciéndose el tránsito al cesar la lluvia y el efecto de la misma. Se mejoró y amplió el camino Zacatecas - Fresnillo, pavimentando los primeros 25 kms. a contrato, siendo los contratistas Santillán y Rodríguez, obra que había construido anteriormente carreteras del Estado. Se entregó el tramo Escondida - Villa del Refugio construido.

1939

Por administración, se inició la construcción con mano de obra del camino Zacatecas - Límite de Aguascalientes.

1940

Inicia su administración como Gobernador del Estado el C. Gral. D.E.M. Pánfilo Natera G. Se continúa con la pavimentación del camino Zacatecas - Fresnillo, tramo 0+000 al Km. 25+000 a contrato a cargo de la constructora Soberón y Rodríguez.



Equipo de Beisbol integrado por trabajadores de la Junta Local de Caminos de Zacatecas, con su Representante Sr. Ingeniero Felipe Baltazar Silva. Septiembre de 1940.

1941

Se continuó con la localización y construcción del camino Zacatecas - Ojo Caliente - Límites del Estado de Aguascalientes; asimismo, se construyó el Puente Adames, ubicado en los límites de los Estados de Zacatecas y Aguascalientes. Personal que trabajó con el C. Ing. Felipe Baltazar Silva:

| | |
|---------------------|------------------------------------|
| Tesorero | Sr. Gregorio López |
| Almacenista | Sr. Juan José Ortiz |
| Ayudante de almacén | Sr. Genaro Soto |
| Ing. Pasante | Sr. Manuel Márquez |
| Ing. Pasante | Sr. Alejandro Sela |
| Ingeniero | Sr. Julio García Lizardi |
| Secretario | Sr. Venustiano Natera (marzo 1941) |
| Ingeniero B | Sr. Ricardo A. Gámiz |
| Dibujante | Sr. Francisco Ruiz Ugalde |
| Dibujante | Sr. Rafael Torres (1938) |
| Pagador | Sr. Fernando Sánchez Castellanos |
| Costos | Sr. Raúl Suárez del Real |
| Tomador de tiempo | Sr. Antonio Ramos O. |
| Mecanógrafo | Srta. Amparo Ramos O. |

Importe de la nómina en junio de 1937: \$ 568.00 pesos.

Importe de la lista de raya junio de 1937 (215 trabajadores): \$ 3,128.34 pesos.

De agosto a octubre de este año fungió como Representante S.C.O.P. ante la Junta Local de Caminos el C. Ing. Adolfo M. Cabral, prosiguiendo con la pavimentación del camino Zacatecas - Fresnillo. En noviembre de este año, hubo un cambio de Representante S.C.O.P., entrando el Ing. Félix Bermúdez Baca, mismo que pavimentó el tramo La Escondida - Cieneguilla, con una longitud aproximada de 8 kilómetros, existiendo algunos problemas entre el Representante y el Sr. Gobernador del Estado, Gral. Pánfilo Natera, por lo que la Secretaría ordenó al Ing. Bermúdez Baca se concentrara a la Ciudad de México, quedando como Representante interino el Ing. Ricardo A. Gámiz, aunque oficialmente nunca apareció como tal, ya que fue nombrado por el Sr. Gobernador.

1943

Debido a esta situación, la Secretaría suspendió las actividades de la Junta concentrando todo activo fijo a la Dirección Nacional de Caminos, a las ciudades de Querétaro y Aguascalientes, enviando del personal a choferes, al Sr. Raúl Suárez del Real Ortiz de la oficina de costos y a la mitad del personal administrativo, dando de baja a la otra mitad. Del equipo se concentraron dos camiones de volteo, dos Pick up y un automóvil. El 17 de mayo de 1943 se cerró la Junta Local de Caminos.

1943 - 1944

Durante este periodo estuvo cerrada la Junta Local de Caminos.¹

1945

El primero de enero de 1945, siendo Gobernador del Estado el Sr. Leonardo Reynoso, se reanudaron las actividades en la Junta Local de Caminos; como Representante de la S.C.O.P., la Secretaría designó al C. Ing. Jorge Orozco Retolaza, durando en su administración únicamente de febrero a junio del mismo año, ubicando las oficinas de la Junta en la Av. Hidalgo No. 30, reintegrándose todo el activo fijo a la misma. Bajo la administración del Ing. Orozco Retolaza se reconstruyó el tramo Villanueva - Juchipila, ya que en esas fechas se encontraba en muy malas condiciones de transitabilidad; se integró la primera brigada de localización estudiándose el tramo Jalpa - Juchipila, del camino Zacatecas - Moyahua, nombrándose como Jefe de brigada y Residente de construcción al Ing. Adolfo González del Villar, como nivelador, al C. Juan Ortiz y como Seccionador, al C. Raúl Suárez del Real Saracho, estudiante de Ingeniería, personal que trabajó con el Ing. Orozco Retolaza.



Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, km.17+300, sentido adelante. Etapa de construcción por la Compañía Rivapalacio y Compañía Castanedo.
7 de agosto de 1949. Carpeta con uno y dos riegos, señalamiento de madera.



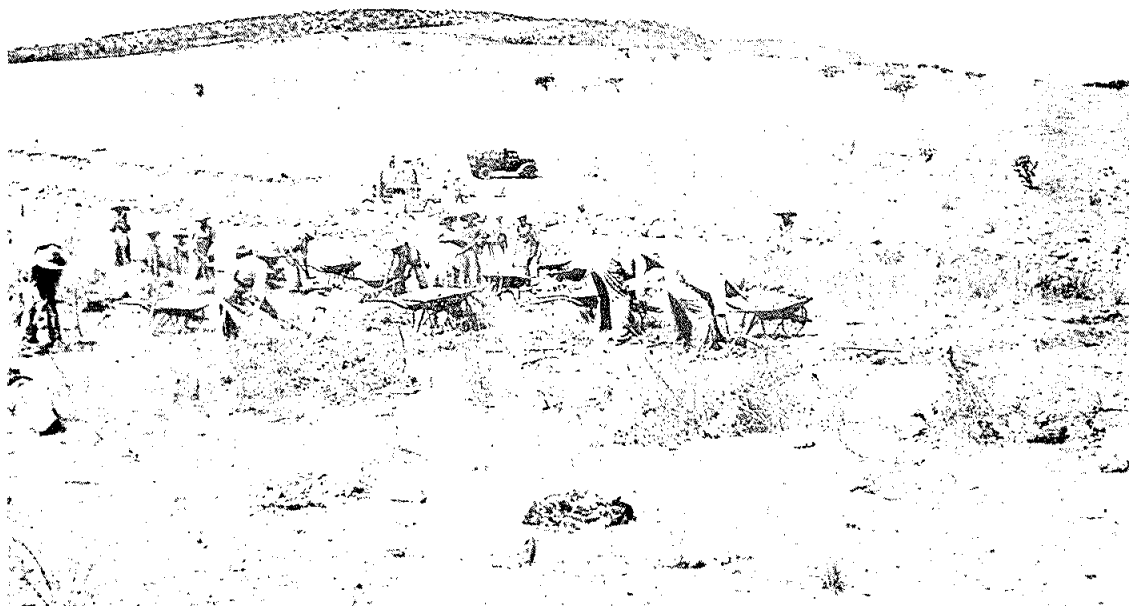
Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Ruinas de Chimostoc, km.32+000, sentido adelante. 2 de agosto de 1948. Camino revestido, corte en roca, al fondo cruce arroyo Maipaso.



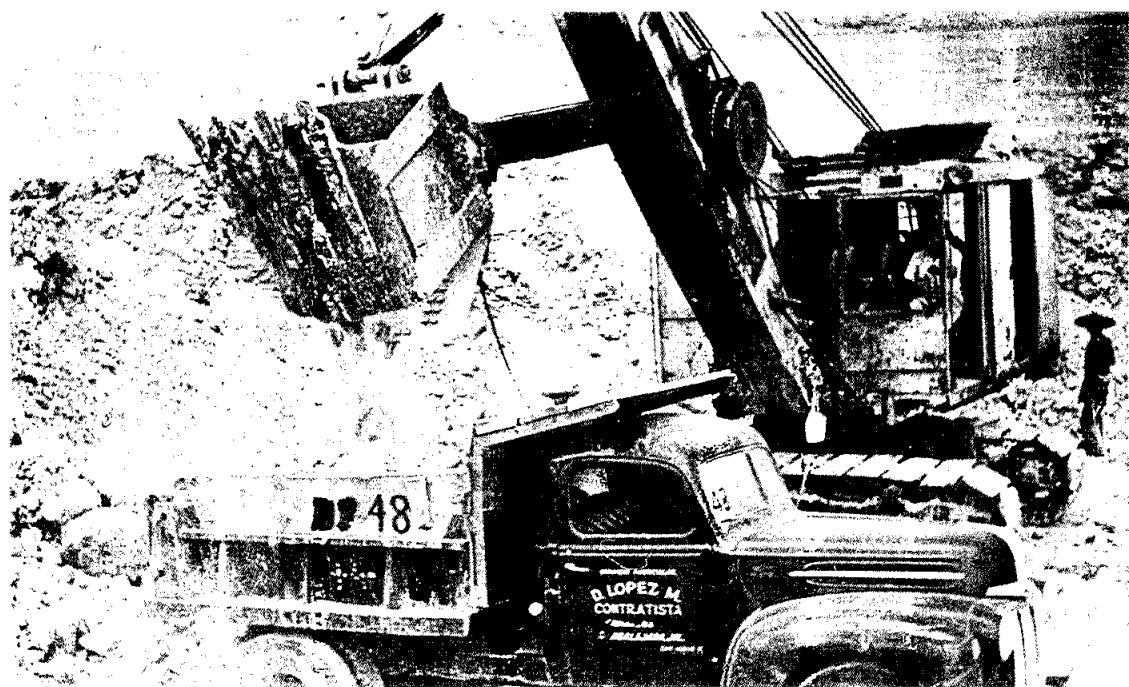
Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Villanueva, km.49+980, sentido aguas abajo. Etapa de construcción 7 de diciembre de 1948. Puente Coyotes terminado.



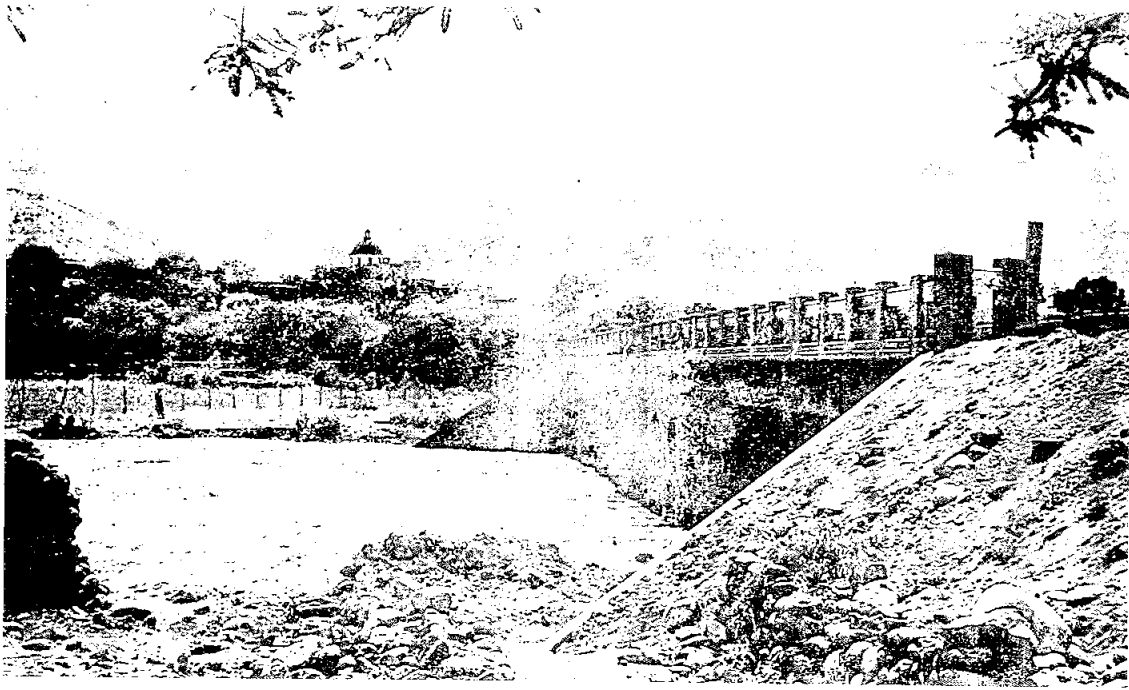
Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, Km.69+400, sentido atrás, 1947, construyendo terracerías.



Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, Km.70+600, sentido adelante. 1947, préstamo lateral para formación de terracerías.



Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, Km.71+800, con 100 metros desviación derecha, banco de revestimiento. Cargando revestimiento con pala mecánica. 1948.



Puente Tabasco terminado. Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, Km.130+560. 15 de julio de 1950.



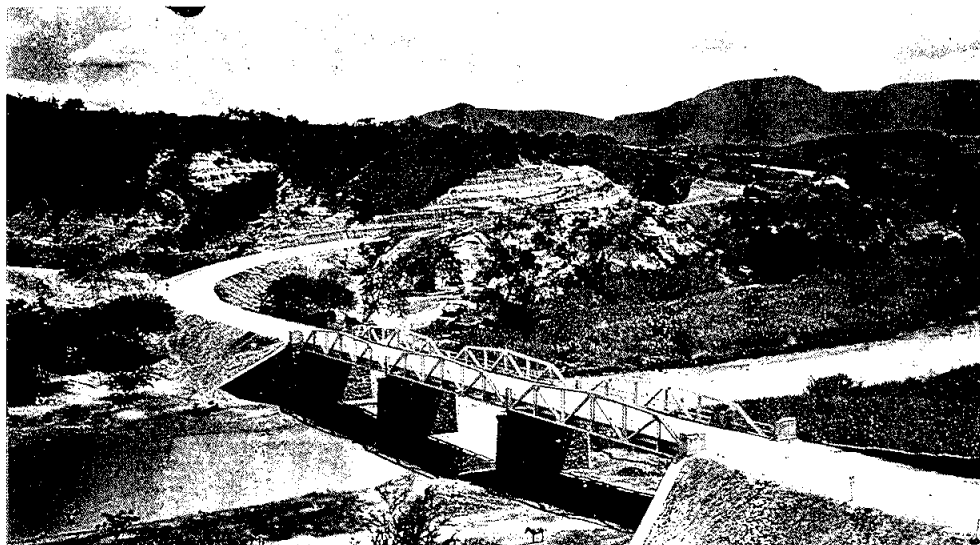
Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida, Km.144+000. Etapa de construcción de terracerías afinadas. 22 de marzo 1949.

La Secretaría designó como Representante S.C.O.P. ante la Junta al C. Ing. Ernesto Orozco y Orozco en julio de 1945, haciendo el Sr. Leobardo Reynoso, Gobernador Constitucional del Estado, el siguiente comentario: "¡Qué tomada de pelo, me quitan a un Orozco y me mandan otros dos!"²

El Ing. Orozco y Orozco fungió como Representante S.C.O.P. de julio de 1945 a diciembre de 1954, solicitando durante este periodo un permiso provisional para retirarse de su cargo por un lapso de cinco meses con objeto de ejecutar un contrato, por lo que la Secretaría designó como Representante S.C.O.P. al C. Ing. Fernando Farías Amaya, quien fungió como tal de enero a mayo de 1952. El Ing. Orozco y Orozco estuvo a cargo de la Representación de la Junta, siendo Gobernadores y Presidentes de la misma los Sres. Leobardo Reynoso y el Lic. José Minero Roque. Este Representante se preocupó porque todo el presupuesto o gran parte del mismo se concentrara en una sola obra, con objeto de tener un mejor aprovechamiento de los recursos, proponiéndole lo anterior a los Señores Gobernadores, mismos que estuvieron de acuerdo, ejecutando los siguientes caminos:

Durante el período de 1945 a 1950:

Se logró estudiar y construir hasta la etapa de revestimiento provisional, dentro del programa bipartita, el tramo Jalpa - Juchipila - Moyahua, con objeto de aprovechar el camino ya existente que en aquel entonces estaba en buenas condiciones; Aguascalientes - Jalpa, por lo que para ir a Juchipila era mejor dar vuelta por Aguascalientes, siendo Residente de estos tramos el C. Ing. Adolfo González del Villar y contratista del tramo Jalpa - Juchipila, Federico Igarada y del tramo Juchipila - Moyahua, la constructora Castanedo, S.A. Dentro de las obras más importantes de este camino, destaca el puente Apozol, que fue inaugurado por el Presidente de la República, el C. Lic. Miguel Alemán V.; en el año de 1948, los C.C. Ing. Raúl Morán y Ciro Robles eran Subpresidentes de este camino.



Puente Apozol funcionando. Camino Zacatecas-Moyahua, tramo Jalpa-Moyahua Km.179+022. Terracerías. 18 de mayo 1949.



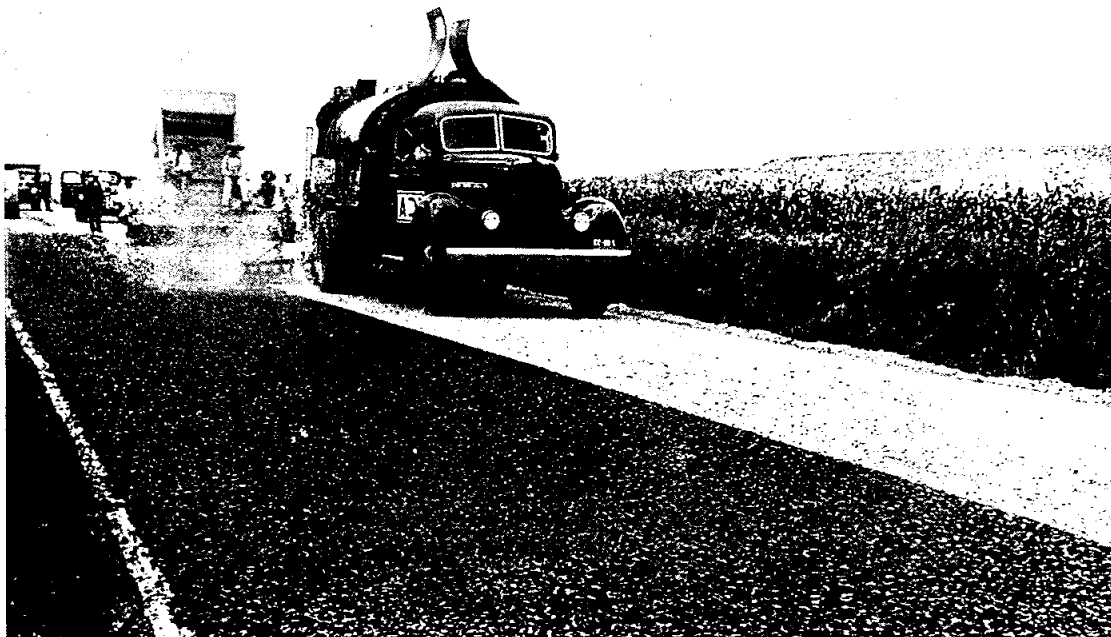
Camino Zacatecas-Moyahua, tramo Jalpa-Moyahua, Km.179+022. Inauguración Puente Apozol, por el Presidente Miguel Alemán Valdés.

Se trazó, estudió y construyó el tramo Jalpa - Tabasco - Villanueva hasta la etapa de revestimiento provisional, incluyendo los puentes Tabasco y Villanueva como obras principales, siendo Residente del mismo, el Ing. Adolfo Gonzalez del Villar; el Ing. Jesús Huerta Hernández, a partir de 1948, completó el trazo del subtramo Jalpa - Tabasco. Se realizó el trazo preliminar del camino Zacatecas - Villanueva, ejecutándolo el Ing. Eduardo Belauzarán y el trazo definitivo el Ing. Jesús Huerta Hernández, iniciándose su construcción (tramo Malpaso -Moyahua, longitud 204 kms.).



Puente Cieneguilla terminado. Camino Zacatecas-Moyahua, tramo entronque Escondida-Jalpa, Km.3+835, octubre de 1950.

Se pavimentó el camino Escondida - Malpaso - Jerez, con una longitud de 47 kms.; de La Escondida a Malpaso, de contratista, el C. Jorge Ortiz Rubio y de Malpaso a Jerez, la Constructora I.C.A. y de Residente el Sr. Pablo Duarte Mc. Donald. Se inició la pavimentación de La Escondida a Jalpa, logrando un avance de 70 kms.



Riego de sello. Camino Zacatecas-Jerez, tramo entronque Escondida-Jerez, Km.34+800. Etapa de construcción por la I.C.A., 8 de octubre de 1949.

Durante el período de 1950 a 1955:

Se estudió y se construyó el tramo La Chicharrona - Río Grande, con una longitud de 62 kms., hasta la etapa de revestimiento provisional, siendo Residente hasta el Km. 31 el Ing. Raúl Suárez del Real Saracho y contratista la Compañía Gonzalo Castanedo, y del Km. 31 a Río Grande, el Ing. Adolfo Bonilla y la Compañía Constructora del Sr. Manuel Riva Palacio. Se construyó hasta revestimiento provisional el ramal a Bañón, con una longitud de 6 kms. Se localizó, estudió y construyó el camino Zacatecas - La Bufa, con una longitud de 5 kms. empleando para la construcción del mismo la mano de obra de los presos de la penitenciaría de la ciudad de Zacatecas. Se localizó el camino Valparaíso - Huejuquilla estando a cargo la brigada del Ing. Raúl Suárez del Real Saracho. Se estudió y localizó el camino Sombrerete - Chalchihuites, con una longitud de 51 kms. siendo el encargado de la obra el Ing. Benjamín Navarro Ventura.

En el año de 1951, se estudió y se construyó el tramo Morelos - Bañón - Mahoma del Camino: Morelos a Concepción del Oro, hasta la etapa de revestimiento provisional, siendo residente el Ing. Rubén A. Prezza Robles y auxiliares del Ing. Severo Galaviz Muñoz, el Ing. Antonio Campuzano Duarte y el Ing. Manuel Herrera C.; la Constructora era la de Gonzalo Castanedo.

En el año de 1952, el Ing. Rubén A. Prezza Robles, ejecutó la localización y trazo definitivo desde Mahoma hasta los límites del Estado de Coahuila, pasando por Concepción del Oro; este año se construyó de San Andrés a Concepción del Oro hasta revestimiento provisional, con la constructora de Gonzalo Castanedo y Residente de Obra el mismo Ing. Prezza Robles. Longitud total: 261 kms. Se conservó la Red de Caminos existente y al término de su gestión había el siguiente personal: de Nómina 19 y en Lista de Raya: 639 personas.

1955

En el año de 1955 se nombró como Representante de la SCOP ante la Junta Local de Caminos al C. Ing. Adolfo González del Villar, quien fungió como tal de enero de 1955 a enero de 1960, siendo Gobernador y Presidente de la Junta el Lic. Francisco García E. Este Representante planeó y propuso de una manera definitiva las rutas cortas Saltillo - Guadalajara y Torreón - San Luis Potosí, mismas que fueron aprobadas por el C. Ing. Luis Enrique Bracamontes, Sub-secretario de Obras Públicas, quien dio gran impulso con recursos federales a la construcción, por tratarse de dos acortamientos muy importantes.



Reunión en el Salón Señorial del Hotel Reyna Cristina con el Sr. Ing. Adolfo González del Villar y personal de la Junta Local de Caminos de Zacatecas, 17 de octubre de 1956.



Visita a las oficinas de la Junta Local de Caminos del Estado de Zacatecas por el Lic. Francisco García, Gobernador del Estado de Zacatecas, C. Ing. Luis E. Bracamontes, Subsecretario de la S.O.P., Ing. Jesús Malo, Jefe del Departamento de Cooperación con los estados e Ing. Adolfo González del Villar, Representante de la S.O.P. ante la JLC.



El primero reduce 115 kms. el recorrido Saltillo - Guadalajara, vía Matehuala y el segundo 157 kms. el recorrido Torreón - San Luis Potosí, vía Saltillo; además de los 1,263 kms. que suman las dos vías cortas, su mayor porcentaje se encuentra dentro del territorio de Zacatecas, lo cual le ha producido grandes beneficios. Inició con el siguiente personal: de Nómina: 21 y en Lista de Raya: 440 personas.

Se realizó la obra siguiente: el estudio y trazo de Moyahua - Guadalajara lo ejecutó el Ing. Rubén A. Prezza Robles, construyéndose este tramo hasta la etapa de revestimiento provisional siendo Residente el Ing. Felipe Ixta Coria y contratista la Cía. Gonzalo Castanedo. En el año de 1954 se inició la pavimentación del camino Zacatecas - La Bufa siendo inaugurada la obra el año de 1956 por el Ing. Jesús Malo, Jefe del Departamento de Obras de la Dirección General de Carreteras en Cooperación. Se construyó de Sombrerete a Chalchihuites hasta revestimiento provisional, con una longitud de 51 kms. Como Residente de Obras estuvo el Ing. Benjamín Navarro Ventura.



Inauguración del camino a la Bufa por el Lic. Francisco García, Gobernador del Estado de Zacatecas, C. Ing. Luis E. Bracamontes, Subsecretario de la S.O.P., Ing. Jesús Malo, Jefe del Departamento de Cooperación con los Estados e Ing. Jorge Gilling.

1958-1960

En los años de 1958 a 1960 se continuó la construcción del camino Concepción del Oro - Límites del Estado de Coahuila (Sierra de Bracamontes), construyendo este tramo la Cía. del Ing. Gutiérrez, hijo del Gral. Eulalio Gutiérrez, siendo Residente de Obras el Ing. Jesús Huerta Hernández y su auxiliar el Ing. Antonio Campuzano Duarte. Se concluyó el tramo La Chicharrona - Río Grande. En el año de 1959 se recibieron, de Caminos Vecinales, los caminos Ojocaliente - Pinos - Jerez - Ermita de Guadalupe y Río Grande - Col. González Ortega para su conservación. Se pavimentaron los siguientes tramos:

| | |
|-------------------------------|----------|
| Km. 70+000 a Jalpa | 110 kms. |
| Ramal a Chicomóztoc | 4 " |
| Fresnillo a Plateros | 6 " |
| Fresnillo a Estación San José | 8 " |

Todos estos caminos se hicieron siendo contratista Gonzalo Castanedo y, de Residente, Pablo Duarte Mc. Donald, de la Junta. Se prestó especial atención a la conservación de la Red de Caminos a cargo de la Junta. Al terminar, se tenía el siguiente personal: de Nómina: 21 y en Lista de Raya: 420 personas.

1960

En el año de 1960 entró en funciones el C. Roberto Esparza Solís como Representante S.O.P. ante la Junta Local de Caminos, mismo que duró en su actuación de febrero de ese año hasta el 15 de mayo de 1969, siendo Gobernadores y Presidentes de la Junta los Sres. Lic. Francisco E. García E., Ing. José I. Rodríguez Elías y el Ing. Pedro Ruiz González respectivamente. Este Representante pugnó porque la Junta tuviera su propio local, para lo cual el C. Gobernador del Estado, Ing. José I. Rodríguez Elías donó el terreno que la Junta ocupa actualmente y que hace bastante tiempo ocupó la Mina de Quebradilla, construyendo las modernas instalaciones actuales con recursos que año con año destinaba la partida de conservación a la Red de Caminos. Inició con el siguiente personal: de Nómina: 19 y en Lista de Raya: 230 personas.

En el año de 1959 no llovió en suelo zacatecano, por lo que el Presidente de la República ordenó un plan de emergencia ayudando a la gente para que, con raciones y parte de salario, se construyeran caminos a mano dentro de la zona de influencia de sus comunidades, construyéndose los siguientes:

Nieves - Mazapil, en un tramo de 100 kms.
 Chalchihuites - Jiménez del Teul, en 34 kms., siendo Residente de las obras el Ing. Benjamín Navarro Ventura.
 Teul de González Ortega - Tepechitlán, siendo Residente de estas obras el Ing. Ramiro González del Villar y la localización y el trazo a cargo del Ing. Severo Galaviz Muñoz.

En el programa normal se construyeron hasta revestimiento provisional los siguientes caminos:

Del Km. 100+000 al Km. 167+000 (Tecalotes) y del camino Nieves - Mazapil, siendo Residente el Ing. Severo Galaviz Muñoz.
 En el año 1964 se ejecutó Zacatecas - Veta Grande - Muleros, longitud 14.0 kms., estando de Residente el Ing. Daniel Prado Herrera.
 Teul de González Ortega - Benito Juárez, longitud 15 kms., siendo Residente el Ing. Ramiro González del Villar, mismo que realizó el trazo y proyecto definitivo y el contratista fue el Ing. Luis Macías.
 Teul de González Ortega - Cueva Prieta, longitud 23 kms., localizando, trazando y construyendo de Residente el Ing. Ramiro González del Villar.
 Ramal a Atolinga, 20.6 kms., del 0+000 al Km. 12+000 lo estudió el Ing. Severo Galaviz

Muñoz y el resto, así como las obras, estuvieron a cargo del Ing. Ramiro González del Villar. Nochistlán - Las Ánimas, longitud 5 kms., empedrado.
Huejúcar - Monte Escobedo, longitud 44 kms., del Km. 0+000 al Km. 23+000 lo estudió y proyectó el Ing. Pablo Duarte Mc. Donald y del Km. 23+000 a Monte Escobedo, el Ing. Severo Galaviz Muñoz, y de contratista, Gonzalo Castanedo.
Guadalupe - Cosío, longitud 54 kms., Residente, el Ing. Felipe Ixta Coria.
Luis Moya - Loreto, longitud 32 kms., Residente Daniel Prado Herrera e Ing. Benjamín Navarro Ventura.
Luis Moya - Límites del Estado de Aguascalientes, Vía Pabellón, Residente, el Ing. Daniel Prado Herrera.
Pendencia - Pinos - Ojuelos, 70 kms.
Mesillas - Espíritu Santo, longitud 8 kms., Residente Pablo Duarte Mc. Donald.
Todos estos caminos fueron construidos por la Constructora Zacatecas, del Gobierno del Estado.
Iniciación del camino Villanueva - El Plateado, Cuauhtémoc - Casas Coloradas, 9 kms. (pavimentación), siendo Residente de las obras el Ing. Pablo Duarte Mc. Donald.
Ramal a Genaro Codina, longitud 2.5 Kms, siendo Residente el Ing. Felipe Ixta Coria.
Iniciación Nochistlán - Tlachichila, longitud 33.1 kms., siendo Residente de trazo, proyecto y construcción, el Ing. Alberto López Gutiérrez.
San Pablo - Cañitas, longitud 25.9 kms.
Col. Hidalgo y Col. 20 de Noviembre, se ejecutaron con mano de obra.
Iniciación Calera - Santiaguillo, longitud 23.5 kms.
Valparaiso - Atotonilco, longitud 3.0 kms.

Programa BID

Iniciación del camino Zacatecas - Cieneguilla, longitud 8.8 kms.
Iniciación del camino Vaparaíso - Huejuquilla, longitud 45.0 kms.
Se amplió y se mejoró por administración el camino Río Grande - Col. González Ortega, longitud 41 kms., que había entregado Caminos Vecinales.
Se mejoró la brecha Sánchez Román - Jalpa, longitud 55 kms.
Se inició el trazo del camino Moyahua - Mezquital del Oro por el Ing. Alberto López Gutiérrez.
Se estudió la ruta Jiménez del Teul - Valparaiso.
Al finalizar el ejercicio, se contaba con el siguiente personal: de Nómina: 30 y en Lista de Raya: 488 personas.

1969

El 16 de mayo de 1969, inició sus funciones como Representante S.O.P. el C. Ing. Héctor Pérez Medrano, terminando su periodo el 30 de junio de 1970, siendo Gobernador del Estado y Presidente de la Junta el C. Ing. Pedro Ruiz González. Al inicio de sus labores, contaba con el siguiente personal: de Nómina: 30 y en Lista de Raya: 488 personas

Inició sus funciones en el antiguo edificio de Av. Hidalgo No. 30, y en noviembre de 1969 se cambió el personal técnico y administrativo a las oficinas actuales, ubicadas en Av. Quebradilla No. 114, inaugurándose las nuevas instalaciones de la Junta el 30 de abril de 1970, por el C. Ing. Santiago

Martínez Ríos, Jefe del Departamento de Obras de la Dirección General de Carreteras en Cooperación. Caminos en Construcción:

Programa Ordinario:

Pendencia - Pinos - Ojuelos, continuación. 70 kms.

Programa Extraordinario:

Valparaíso - Huejuquilla, continuación y terminación. 45 kms.

Zacatecas - Cieneguilla, continuación. 8.8 kms.

Programa Tripartita:

Col. Hidalgo - Carretera 45, terminación. 0.8 kms.

20 de Noviembre - Carretera 45, terminación. 2.9 kms.

Concepción del Oro - Cedros, continuación. 12.0 kms.

Concepción del Oro - Mazapil, continuación. 22.0 kms.

Luis Moya - Moya, continuación. 10.0 kms.

Nochistlán - Las Animas, continuación. 5.0 kms.

Luis Moya - Loreto, continuación. 32.3 kms.

Monte Escobedo - Laguna Grande, iniciación. 49.6 kms.

Puente Sain Bajo, terminación.

Col. Progreso - Benito Juárez, iniciación. 8.6 kms.

Estación San José - Bañón, iniciación. 49.0 kms.

Chalchihuites - Mesillas, iniciación. 11.7 kms.

Mesillas - Espíritu Santo, iniciación. 7.7 kms.

Este año la Secretaría les asignó a las Juntas Locales de Caminos un programa con fondos 100% federales que se denominó "Caminos de Penetración al Medio Rural", mismos que se localizaban, se trazaban y de los que se hacían los proyectos definitivos, incluyendo el drenaje con especificaciones que la misma Secretaría estableció y que se construían con equipo, en este caso, de la Constructora Zacatecas del Gobierno del Estado, de la de Roberto Nungara y Haro y de la de Gonzalo Castanedo. Estos caminos tenían 4.0 mts. de corona, pendientes no mayores del 6 % y escapes estratégicos para el cruce de vehículos; el laboratorio intervenía de una manera eficiente, siendo Residente de trazo, proyecto y construcción el Ing. Alberto López Gutiérrez. Todos estos caminos fueron entregados a la Dirección General de Obras Públicas de la S.A.H.O.P. para su conservación. Especial atención se dio a la conservación de la Red a cargo de la Junta.

Programa Caminos Rurales:

Cuxpala - Moyahua 13.5 kms.

José Luis Moya - Entr. Carretera (Malpaso - Jerez) 20.0 kms.

Jarillas - Carretera 45 6.0 kms.

Boca de Rivera - Atitanac 8.0 kms.

Palmillas - Carretera 45

Benito Juárez - Carretera 54

Sain Bajo - Sain Alto

Francisco I. Madero - Carretera 54

Buenavista - Carr. Jerez - Tepetongo

Atitanac - Carretera 54

Hacienda Nueva - Carretera 45

Toribio - Carretera 45

Sierra Vieja - El Rucio, se proyectó y trazó, construyéndose dentro del plan de emergencia con mano de obra con una longitud de 13 kms.

Personal existente al terminar su gestión: de Nómina 34 y en Lista de Raya 489 personas.

1970

El 10. de julio de 1970 hubo cambio de Representante S.O.P., entrando en funciones el C. Ing. Luis de la Peña Torres, siendo Gobernadores de la Entidad y Presidentes de la Junta los C.C. Ing. Pedro Ruiz González y el Gral. de Div. D.E.M. Fernando Pamanes Escobedo, durando en sus funciones hasta el 15 de mayo de 1975. Durante la administración del Ing. de la Peña tuvo relevancia el Plan Presidencial Huicot, del Lic. Luis Echeverría Álvarez, establecido con el fin de rescatar a los grupos indígenas marginados, Huicholes, Coras y Tepehuanes de los Estados de Jalisco, Durango, Nayarit y Zacatecas, introduciéndoles los servicios más urgentes e indispensables para mejorar su nivel de vida. La Junta Local de Caminos, dentro de este plan, construyó los tramos Huejuquilla - San Juan Capistrano con una longitud de 28.0 kms., hasta la etapa de revestimiento provisional, destacando la construcción del puente Tepetatita sobre el Río Atengo, cuya estructura fue llevada desde Piedras Negras, Coahuila, de un puente ya obsoleto, del cual fue residente el Ing. Raúl Suárez del Real Saracho y de auxiliar el Ing. Felipe Ixta Coria; en la localización de este tramo fue muy valiosa la ayuda del Ing. Díaz Edwards y los Residentes de construcción del mismo fueron los C.C. Severo Galaviz Muñoz y el Ing. Felipe Ixta Coria. Se mejoraron las aeropistas rurales de Santa Lucía de la Sierra, San Juan Capistrano y Valparaíso, con una longitud de 1, 583.9 kms., revistiéndolas, construyéndoles drenaje y cercándolas perimetralmente, siendo Residente el Ing. Humberto Bernal Martínez, mismo que se encargó de los materiales de construcción de las obras en la zona. Al inicio de las funciones del Ing. de la Peña, existía el siguiente personal: de Nómina: 34 y en Lista de Raya: 489 personas.

Caminos construidos hasta la etapa de revestimiento provisional:

Programa Estatal Ordinario:

Se concluyó el camino Zacatecas - Veta Grande - Muleros, con una longitud de 14.0 kms.

Se concluyó el camino Pendencia - Pinos - Ojuelos, longitud 70.0 kms.

Se construyó totalmente el camino Santa Juana - La Ceja - Tlachichila, con una longitud de 32.0 kms.

Se concluyó el camino Nieves - Mazapil, en su tramo Cedros - Mazapil.

Se concluyó el Camino Villanueva - El Plateado.

Se estudió y construyó el camino Felipe Pescador - Villa de Cos.

Dentro del plan de emergencia se construyó el camino Sombrerete - Col. González Ortega, con mano de obra, teniendo un avance de 18 kms., siendo Residente de las obras el Ing. Severo Galaviz Muñoz.

Programa BID:

Se concluyó el camino Zacatecas - Cieneguilla, longitud 8 kms.

Programa Tripartita:

Se concluyó el camino Concepción del Oro - Mazapil.
 Se terminó el camino Luis Moya - Loreto, longitud 32.4 kms.
 Se estudió y construyó el camino Estación San José - Bañón.
 Se concluyó el camino Mesillas - Espíritu Santo.
 Se estudió y construyó el camino Calera - Santiaguillo.
 Se inició el camino Carretera 45 - Monte Mariana.
 Se inició el camino Mesillas - Entronque Carretera (Sombrerete - Chalchihuites).
 Se construyó, con los habitantes del lugar, el camino Teocaltiche - Entronque Carretera (Tepetongo - Sánchez Román), incluyendo el puente sobre el río Tlaltenango, longitud 1 Km.
 Se inició el camino La Calera de Pozo de Gamboa - Entronque Carretera 54.

Caminos de Penetración al Medio Rural (Construidos con Equipo).

Cuxpala - Moyahua. Terminación, longitud 13.5 kms.
 Boca de Rivera - Atitanac, longitud 8.0 kms.
 Palmillas y El Refugio - Entronque Carretera 45, 12 kms. longitud.
 Sain Alto - Sain Bajo, Puente Sain Bajo, longitud 8 kms.
 Bajío de la Tesorera - Entronque Carretera (Arsinas - S.L.P.), 3 kms. longitud.
 Guadalupe Victoria - Entronque Carretera (Zacatecas - Guadalajara) 8 kms.
 La Laborcita - Sain Bajo, longitud 8 kms. De estos caminos fue Residente el Ing. Alberto López Gutiérrez, mismos que se entregaron para su conservación a la Dirección General de Conservación de Obras Públicas de la S.A.H.O.P.

La Junta Local de Caminos auxilió a la Dirección General de Caminos de Obras de Mano; asimismo, gran parte de su personal pasó a formar parte de dicha Dirección, construyendo los siguientes caminos:

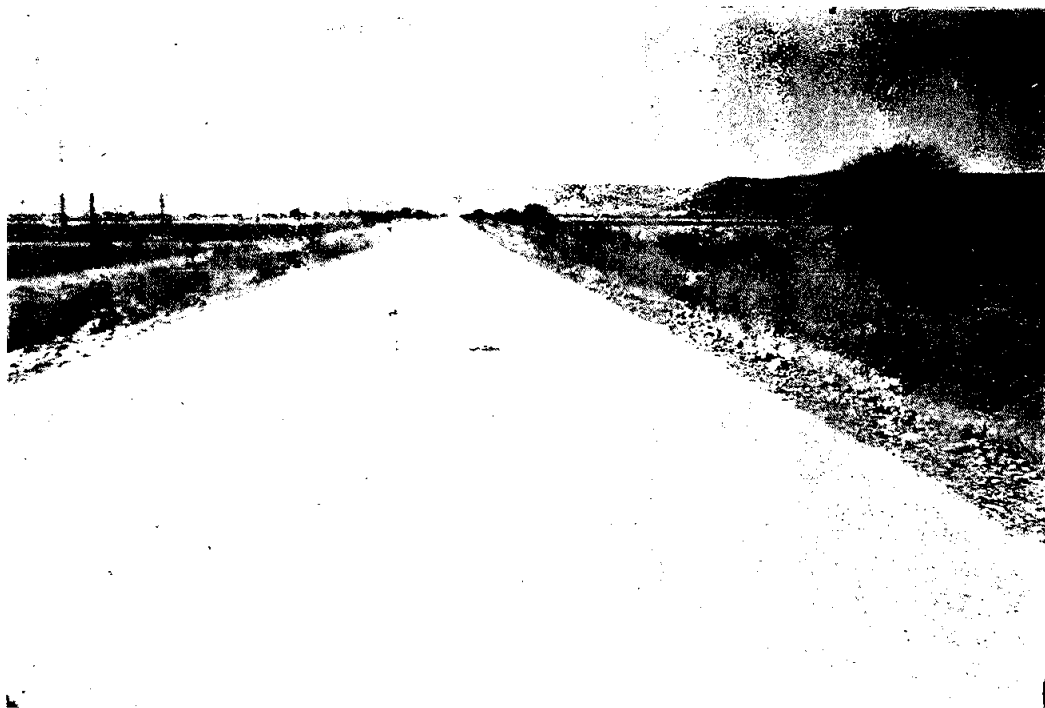
Entronque Carretera Teul de González Ortega - Huitzila
 La Parada - Entronque Carretera (Zacatecas - Guadalajara), empedrado 2 kms.
 San Pablo - Entronque Carretera (Ojo Caliente - Pinos)
 La Laguna del Carretero - Entronque Carretera (Zacatecas - Guadalajara)
 Manuel María - Entronque Carretera (Arsinas - San Luis Potosí)
 Santiago - Entronque Carretera (Arsinas - San Luis Potosí)
 Santa Ana - Entronque Carretera (Arsinas - San Luis Potosí)

Numerosos caminos también fueron entregados a la Dirección General de Conservación de Obras Públicas de la S.A.H.O.P., para su atención. Debido al cierre de la Mina de Nuevo Mercurio del Municipio de Mazapil, se les dio trabajo a unas 2000 personas de la población flotante, haciendo obras de conservación de suelo y agua, terrazas y todos los caminos de mano de obra de la zona. También en esta época se construyeron aproximadamente 200 canchas deportivas ejidales, consistentes en canchas de basketbol, volibol, monumentos a la bandera y canchas, ya sea de beisbol o de futbol. Se trabajó también en la construcción de bordes y un aula para la escuela en la comunidad de La Mesa de María de León del Municipio de Huejúcar y un pequeño almacenamiento en María de la

Torre de Monte Escobedo. Se conservó eficientemente la red de caminos a cargo de la Junta. Al terminar su gestión, existía el siguiente personal: de Nómina: 34 y en Lista de Raya: 489 personas.

1975

El día 16 de mayo de 1975 inicia sus labores como Representante S.A.H.O.P. el Ing. Adolfo Elías Cardona, terminando su periodo el 23 de noviembre de 1979, siendo Gobernador del Estado y Presidente de la Junta el Sr. Gral. de Div. D.E.M. Fernando Pamanes Escobedo. Al inicio de su administración contaba con el siguiente personal: de Nómina: 34 y en Lista de Raya: 489 personas.



Carpeta con un riego terminado. Camino Fresnillo-Valparaíso, tramo Valparaíso Km. 30+000, ubicación Km. 15+600, etapa de pavimentación por Pavimentadora VISE, S.A., marzo de 1979.



Dentro de las obras más importantes realizadas por el Ing. Adolfo Elías Cardona, fue la pavimentación de las terracerías existentes del camino Fresnillo - Valparaíso, con una longitud de 91 kms., obra tan anhelada por los habitantes de la región, con prioridad para ejecutarla desde hacía unos diez años, dada la intensidad de tránsito de vehículos y mal estado del camino, ya que sirve de penetración a la Sierra Huicot y se tiene proyectada unirla con la costa; en obra federal complementaria, se ejecutó en dos tramos: Fresnillo - Km. 60+000 a cargo de la Constructora Pavimentos de la Laguna, S.A., y Residente de obras el Ing. Daniel Prado Herrera,, y del Valparaíso al Km. 60+000 por la Constructora y Pavimentadora VISE, S.A., siendo Residente de obras el Ing. Severo Galaviz Muñoz. Fue preocupación especial del Ing. Elías Cardona el que se fueran pavimentando los caminos más importantes de la red estatal, ya que existían 1,400 kms. de caminos revestidos y 100 kms. pavimentados, por lo que propuso al Gobierno del Estado que mediante una partida especial de cooperación bipartita con el Gobierno Federal, se adquiriera un equipo de pavimentación, propuesta que fue aceptada, logrando pavimentar por administración con el personal de la Junta los siguientes caminos:

Zacatecas - Cieneguilla, que sirve de acceso a la Ciudad de Zacatecas en la vía corta a Guadalajara, longitud 8.8 kms.
Santa Mónica - San Ignacio, longitud 9.0 kms.
Ramal a Santiaguillo y Fresnillo, longitud 15.0 kms.
Paso por Villa González Ortega y Pinos, longitud 5.0 kms.

Programa Estatal: se construyeron los siguientes caminos hasta la etapa de revestimiento provisional:

Se continuó la construcción del camino Laguna Grande - Adjuntas del Refugio.
Se estudió y construyó el camino Estancia de Ánimas - Entronque Carretera (Ojocaliente - Pinos).
Se construyó el Puente Moyahua del camino Cuxpala - Moyahua, obra importante, ya que en época de lluvias mantenía aislado a la mitad del municipio de Moyahua.
Se continuó la construcción del camino Sánchez Román - Jalpa.
Se inició el Camino: Cuxpala - Mezquital del Oro, lográndose un avance de 5.0 kms.
Se inició la pavimentación del camino Huejúcar - Monte Escobedo, lográndose un avance de 1.0 kms.

Programa Tripartita: se construyeron los siguientes caminos hasta la etapa de revestimiento provisional:

Se terminó el camino Mesillas - Entronque Carretera (Sombrerete - Chalchihuites).
Se concluyó el camino Col. Monte Mariana - Entronque Carretera 45.
Se concluyó el camino La Caldera del Pozo de Gamboa - Entronque carretera 54.
Se continuaron las obras del camino Apozol - Nochistlán y su ramal a Palma Cuata.
Se conservaron los caminos de la red estatal.

Al terminar su gestión, la Junta contaba con el siguiente personal: de Nómina: 57 y en Lista de Raya: 262 personas.

1979

El C. Ing. Humberto Bernal Martínez, se hace cargo de la Representación S.A.H.O.P. ante la Junta Local de caminos el día 23 de Noviembre de 1979, siendo Gobernador del Estado y Presidente de la misma el Sr. Gral. de Div. D.E.M. Fernando Pamanes Escobedo.

Representantes de la Junta Local de Caminos del Estado de Zacatecas

| | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1.- Ing. Adolfo Villaseñor | Enero 1937 - Junio 1937 |
| 2.- Ing. Felipe Baltazar Silva | Junio 1937 - Julio 1941 |
| 3.- Ing. Adolfo M. Cabral | Agosto 1941 - Octubre 1941 |
| 4.- Ing. Félix C. Bermúdez Baca | Noviembre 1941 - Mayo 1943 |
| 5.- Ing. Jorge Orozco Retolaza | Febrero 1945 - Junio 1945 |
| 6.- Ing. Ernesto Orozco y Orozco | Julio 1945 - Diciembre 1951 |
| 7.- Ing. Fernando Farías Amaya | Enero 1952 - Mayo 1952 |
| 8.- Ing. Ernesto Orozco y Orozco | Junio 1952 - Diciembre 1954 |
| 9.- Ing. Adolfo González del Villar | Enero 1955 - Enero 1960 |
| 10.- Ing. Roberto Esparza Solís | Febrero 1960 - Mayo 1969 |
| 11.- Ing. Héctor Pérez Medrano | Mayo 1969 - Junio 1970 |
| 12.- Ing. Luis de la Peña Torres | Julio 1970 - Mayo 1975 |
| 13.- Ing. Adolfo Elías Cardona | Mayo 1975 - Noviembre 1979 |
| 14.- Ing. Humberto Bernal Martínez | Noviembre 1979 - |

Zacatecas, Zacatecas, marzo de 1980.

¹ Cfr. apartado Sonora, Nota 4.

² Cfr. apartado Jalisco, Nota 2.

**EL DEPARTAMENTO
DE COOPERACIÓN Y LA
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS EN
COOPERACIÓN**

EL DEPARTAMENTO DE COOPERACIÓN Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACIÓN

SEMBLANZA Y PUBLICACIONES SELECTAS

El 30 de marzo de 1925, el Presidente Constitucional, Plutarco Elías Calles, expidió una Ley cuyo artículo 11 creó la Comisión Nacional de Caminos y con ello señaló el comienzo del actual desarrollo de carreteras. El 28 de abril de 1932, por acuerdo del Ejecutivo Federal, se creó la Dirección Nacional de Caminos, y el 22 de julio del mismo año se expidió su Reglamento, según el cual la Dirección sustituyó a la Comisión Nacional de Caminos y quedó situada legalmente dentro de las facultades administrativas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El 22 de diciembre de 1932, el Presidente de la República dictó un acuerdo a dicha Secretaría por el cual se dispuso que la Federación ayudara a los Estados en la construcción de caminos. Para atender la construcción de estos caminos en cooperación se creó en el Departamento de Proyectos y Construcción de la Dirección una Sección de Cooperación, la cual fue elevada a la categoría de Departamento de Cooperación con los Estados, funcionando como tal hasta 1959, cuando por Ley del 23 de diciembre de 1958 se fraccionó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en dos Secretarías: la de Obras Públicas y la de Comunicaciones y Transportes. Al desaparecer la Dirección Nacional de Caminos, las labores que tenía encomendadas se distribuyeron entre diversos organismos de nueva creación, tocando a la Dirección General de Carreteras en Cooperación, como dependencia integrante de la Secretaría de Obras Públicas primero, de la de Asentamientos Humanos y Obras Públicas después y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por último, la atención de los asuntos relacionados con la construcción y conservación de caminos en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas del país, que con anterioridad controlaba el Departamento de Cooperación con los Estados. Fueron dirigentes de la Comisión Nacional de Caminos y de la Dirección Nacional de Caminos los siguientes ingenieros (hasta 1959, en que la Dirección Nacional de Caminos se desintegra en varios organismos, como arriba se menciona):

Ing. León Salinas.
 Ing. Fernando Beltrán y Puga.
 Lic. Pascual Luna y Parra.
 Ing. Antonio Madrazo.
 Ing. Octavio Dubois.
 Ing. Francisco Díaz Leal.
 Ing. Alfredo Becerril Colín.
 Ing. Vicente Cortés Herrera.
 Ing. Mariano Moctezuma.
 Ing. Leopoldo Farías.
 Ing. José León González.

Ing. Carlos Bazán Cañamar.
Ing. Isidro Díaz Martínez.
Ing. Ricardo L. Vázquez.
Ing. Carlos Hernández H.
Ing. Gilberto del Arenal.
Ing. Armando Salinas Arriaga.
Ing. Carlos Lezama Gutiérrez.
Ing. Mariano García Sela.

En cuanto al Departamento de Cooperación, fueron Jefes:

Ing. Armando Salinas Arriaga.
Ing. Juan Bravo.
Ing. Leonel Pacheco.
Ing. José Orozco Moncada (interino).
Ing. Jesús Malo del Castillo.

De la Dirección General de Carreteras en Cooperación, hasta 1980, fueron directores:

Ing. Mariano García Sela.
Ing. Rafael González Cisneros.
Ing. Santiago Martínez Ríos.
Ing. Sergio López Mendoza.

Para una cabal comprensión de lo que el Departamento y la Dirección eran y de cómo estaban organizados, además de conocer sus objetivos y metas, a continuación reproducimos tres publicaciones que, a nuestro juicio, resultan convenientes e ilustradoras. La primera publicación pertenece al facsímil de la revista *Caminos. Publicación Bimestral*, Vol. I, Núm. I, enero-febrero de 1938, de la que era entonces Director Gerente el Lic. Mauricio Gálvez de Forbes; reproducimos de esta revista dos artículos que hablan de los problemas que resolvía el Departamento de Cooperación y del funcionamiento del mismo, artículos escritos por eminentes ingenieros.¹

¹ Aclaremos que fue la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas la que realizó esta edición facsimilar, por disposición del C. Secretario del ramo, Arq. Pedro Ramírez Vázquez, con motivo de la celebración del día del caminero, el 17 de octubre de 1981.



Problemas que Resuelve el Departamento de Cooperación

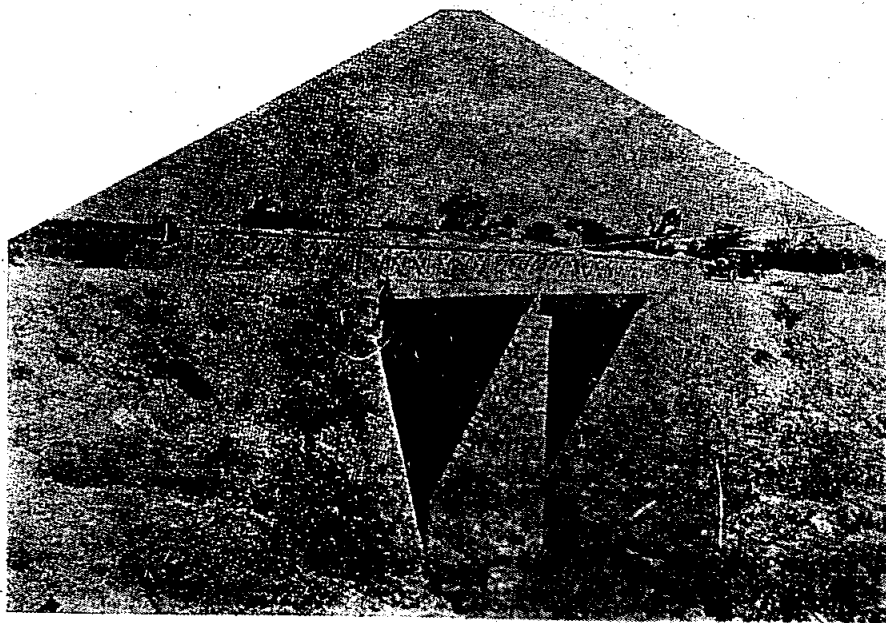
Por el Ingeniero ARMANDO SALINAS

El principal objeto al crear el Departamento, fué el de que coordinara todos los esfuerzos que las Entidades Federativas venían desarrollando para la construcción de carreteras. Por tal motivo, uno de sus objetivos, es el de procurar que las carreteras que se van construyendo en los Estados, vengán a formar posteriormente una red que sirva, tanto a los intereses locales, como a los del país en general.

Es así, que al someter los Estados, a la consideración de la Secretaría, su red

de Caminos, se hace un estudio de estas proposiciones, con objeto de ver que caminos, ligados a otros de Entidades limítrofes, pueden ir formando una vía de comunicación general, que además de servir particularmente a un Estado, venga posteriormente a ser el lazo de unión y el cauce por el que se distribuyan los productos de diversas regiones del país, hacia otras.

Además de este primordial problema, el Departamento, por medio de sus Ingenieros, estudia todos los problemas de ca-



Camino Saltillo-P. Negras. Puente "Flores" de mampostería. Km. 4.800.

rácter técnico, principiando por los reconocimientos de las rutas propuestas por los Estados, con objeto de elegir el mejor trazo y que éste se sujete a las condiciones técnicas modernas para la construcción de carreteras. Por tal motivo se han venido formando instrucciones y reglamentos que rijan esta actividad, principio fundamental de toda carretera.

ra, puedan ampliarse estas terracerías hasta dar el ancho necesario, para satisfacer las necesidades de una vía de comunicación de primer orden.

Igualmente, los problemas inherentes a la construcción, tales como procedimientos, organización de trabajos y ejecución de los mismos, reciben atención de este Departamento, formándose instrucciones ge-



Estado de Guerrero.—Terracerías en el Km. 61.800 en rumbo a Teloloapan.

Actualmente, y aunque los caminos que se construyen por el sistema cooperativo, no tengan en sus terracerías el ancho que se da a las carreteras de primer orden, sin embargo, su trazo se sujeta a los lineamientos para vías de primera categoría, dejando así ya una buena base para que posteriormente y cuando el tráfico así lo requie-

nerales, para que los Ingenieros, apoyados en éstas y de acuerdo con las exigencias de cada caso, puedan fácilmente resolver los mismos.

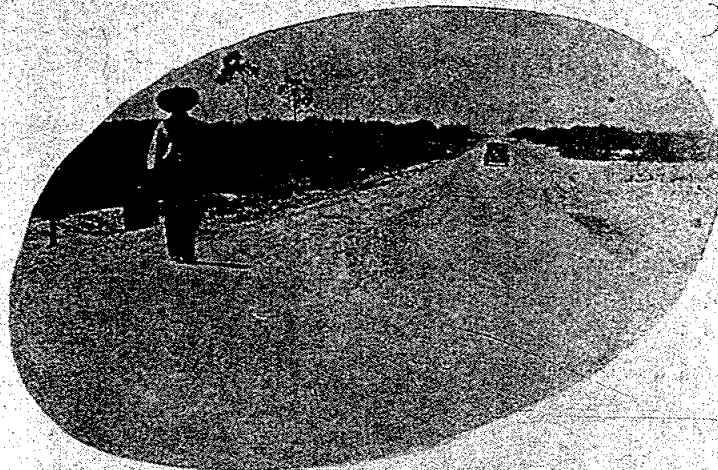
Auxiliado el Departamento por la Sección de Puentes, verifica el estudio completo de todas las estructuras, que por su naturaleza, ya sea de magnitud o de difi-

cultades para la cimentación de estas obras, se presenten en todas las Juntas Locales de Caminos, y que constituyen uno de los principales elementos de la construcción de vías carreteras.

Así mismo, como final de toda obra de esta naturaleza, viene la pavimentación de las vías de comunicación, cosa que también

recibe el estudio correspondiente por parte de este Departamento, auxiliado por el Laboratorio de Ensayes de la Dirección Nacional de Caminos.

Lo anterior es, someramente, la descripción de los problemas que están a cargo del Departamento de Cooperación con los Estados.



Camino La Paz, San José del Cabo, Km. 1-2.
Revestimientos, Baja California Sur.

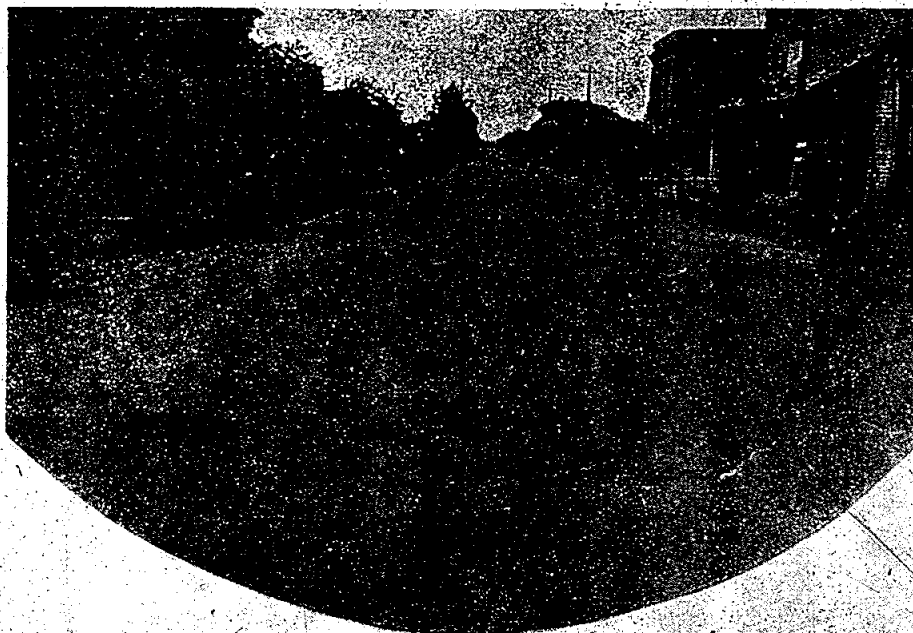
Su Funcionamiento

Por el Ingeniero LEONEL R. PACHECO

El Departamento de Cooperación con los Estados, según se ha dicho, es el organismo, por medio del cual, la Dirección Nacional de Caminos atiende, estudia, resuelve y tramita, todos los asuntos referentes a la construcción de caminos en cooperación con los Estados. Así mismo, vigila, que los fondos que tanto la Federación como el Estado, dedican a la construcción de caminos, de acuerdo con la Ley respectiva, sean empleados lo más económicamente posible y de conformidad con el programa y presupuesto general que anual-

mente se estudia y aprueba para cada camino sancionado por la superioridad.

Las Juntas Locales de Caminos, formadas de acuerdo con lo estipulado en la Ley de Cooperación, se encargan de llevar a cabo los trabajos de construcción y conservación, y ante ellas, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, nombra un Ingeniero Representante que tiene el carácter de director técnico de las obras, y es quien recibe las instrucciones que gira la Dirección Nacional de Caminos, por conducto del Departamento de Cooperación.



Junta Local de Caminos de Sinaloa. Camino Guasave-Verdura, Km. 0-000.

Para desempeñar estas funciones, el Departamento de Cooperación con los Estados, está constituido por una Oficina Directiva en la Ciudad de México y por la Ingeniería de Campo.

La Oficina Directiva está formada por: un Jefe de Departamento, un Subjefe, un Ingeniero "C", dos Ingenieros "D", dos Dibujantes Proyectistas, un Dibujante Ilustrador, un Oficial de Partes, un Oficial Primero, un Oficial Segundo, un Oficial Tercero, dos Oficiales Cuartos y un Oficial Sexto.

El personal anterior forma las diversas Secciones que desempeñan los siguientes trabajos:

OFICINA DIRECTIVA

Jefe de Departamento. — Tiene a su cargo el acuerdo y resolución de todos los asuntos relativos a la construcción y conservación de caminos en cooperación con los Estados.

Subjefe de Departamento. — Sustituye al Jefe en sus ausencias, teniendo además, a su cuidado, la Quinta Zona de Inspección.

Sección Técnica. — Esta Sección se encarga del estudio de los programas de trabajos que se llevan a cabo en los diversos caminos, tanto de los que se ejecutan mensualmente, como los anuales y los que se refieren al período Sexenal. Así mismo, estudia los presupuestos mensuales y lleva a cabo la concentración de los informes técnicos que cada mes rinden los Ingenieros Representantes, y en vista de ellos, estudia la eficiencia con que se han ejecutado dichos trabajos y se sugieren los medios técnicos, que deben ponerse en vigor, a fin de lograr una mejor inversión del fondo cooperativo. Auxiliada por la Sección de Costos y de Dibujo, se encarga de llevar las gráficas estadísticas y registros; tales como avance de trabajos, tránsito, fuerza

empleada, maquinaria, jornales, etc., que permitan en cualquier momento conocer el estado de construcción, los beneficios que se obtienen con el desarrollo del programa y presupuesto, haciendo comparaciones con los diversos métodos que se proponen. Se encarga esta Sección, igualmente, de la revisión de las estimaciones de los trabajos que se llevan a cabo por contrato y en general, de la revisión de las cuenta que rinden las Juntas Locales de Caminos, a efecto de controlar, si las erogaciones se hicieron exclusivamente en la construcción de caminos, según lo especifica la Ley. Además, corresponde al Servicio Técnico, el estudio de todos aquellos problemas, tanto de carácter técnico, como económico, que por su importancia someten los Ingenieros Representantes a la consideración del Departamento de Cooperación. Se formulan también mensualmente cuadros, estadísticas y gráficas sobre trabajos ejecutados, cantidades invertidas, etc., etc., que se someten a la consideración de la superioridad.

Sección de Tramitación. — Se encarga de tramitar y contestar toda la correspondencia, que por la índole de sus labores, mantiene el Departamento con los Ingenieros Representantes, Jefes de Zona, Presidentes de las Juntas, Gobernadores de los Estados, autoridades superiores y público en general.

Ingeniería de Campo. — Abarcando los trabajos que desarrollan en cooperación, la totalidad de los Estados de la República, se juzgó conveniente dividirla en siete Zonas de Inspección, cada una de las cuales está bajo el cuidado inmediato de un Ingeniero Jefe de la misma, que constantemente efectúa visitas de inspección a cada una de las Juntas comprendidas dentro de su Zona y tiene el cargo de coadyuvar, con el Ingeniero Representante, en la solución de todos aquellos problemas técnicos y administrativos que se presenten y que

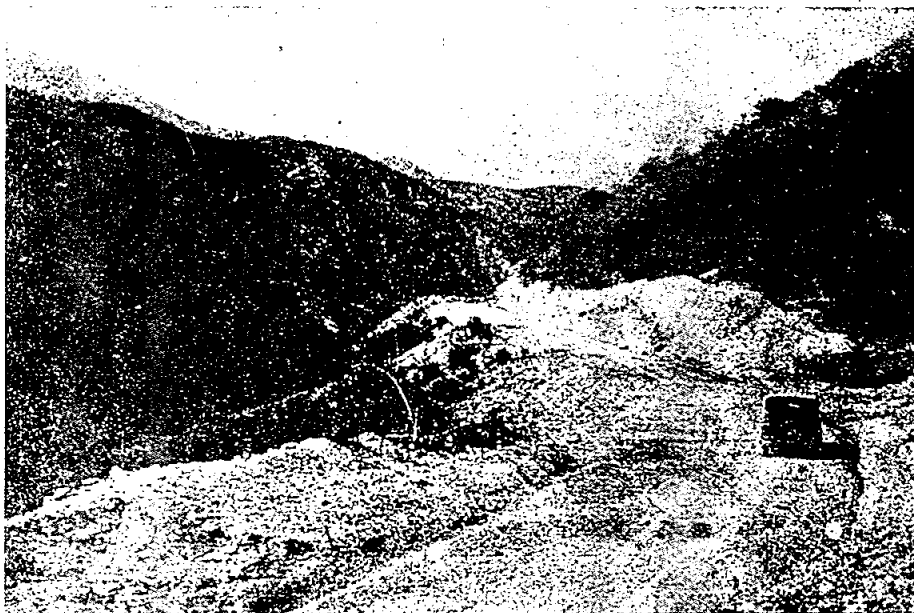
por su importancia puedan resolverse directamente en el campo. No obstante esta organización, por Zonas, en la República, la Dirección Nacional de Caminos, por conducto del Departamento de Cooperación con los Estados, mantiene un contacto directo con los Ingenieros Representantes en cada una de las Juntas, a efecto de coordi-

SEGUNDA ZONA

Chihuahua, Coahuila, Durango y Zacatecas.

TERCERA ZONA

Territorio Norte y Sur de la Baja California, Nayarit, Sinaloa y Sonora.



Camino San Luis de la Paz-Xichú. Km. 93.000.

nar su labor con los lineamientos generales que marca la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La División por Zonas del Departamento de Cooperación con los Estados, es:

PRIMERA ZONA

Comprende los Estados de Nuevo León, San Luis Potosí, la Junta de Xilitla y Tamaulipas.

CUARTA ZONA

Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco y Michoacán.

QUINTA ZONA

Guerrero, Hidalgo, México, Morelos y Querétaro.

SEXTA ZONA

Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, Veracruz y la Junta de Orizaba.

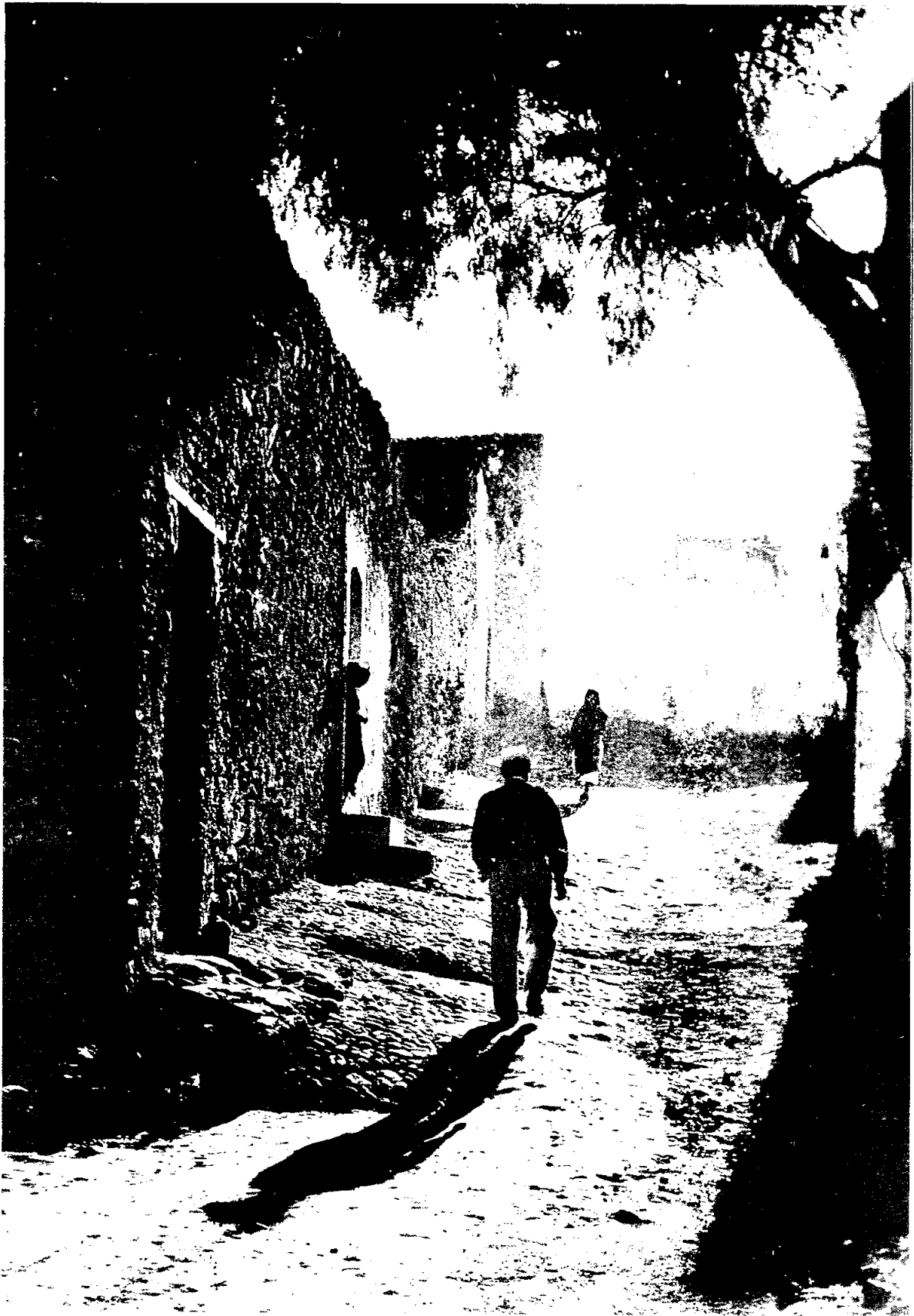
JLC





De la segunda publicación, la revista *Obras Públicas. Órgano Informativo*², Año I, Núm. 5, agosto de 1966, cuyo Director era el Ing. Rafael Cal y Mayor, reproducimos el Editorial y tres artículos, que muestran el funcionamiento de la Dirección General de Carreteras en Cooperación y la manera de trabajar de las Juntas Locales de Caminos. Dejaremos que hable la propia publicación *Obras Públicas* del Fondo Cooperativo, de la Obra Federal Complementaria, del Fondo tripartita y del Crédito B.I.D., además del Programa de Caminos Alimentadores, ya que más adelante hablaremos de otros programas.

² Se entiende, de la Secretaría de Obras Públicas.



EDITORIAL

Aunque resulta difícil establecer una rígida clasificación de las carreteras de un país, es posible precisar que la red de sus caminos debe estar integrada, en términos generales, por arterias troncales y por aquellas que las alimentan.

Los caminos troncales cumplen la función de enlazar las regiones de alta productividad agrícola e industrial, entre sí y con los centros de consumo y exportación. Estas vías soportan una intensa circulación por lo que requieren de altas especificaciones de construcción.

Los caminos alimentadores son vías colaterales de distribución y recepción de los elementos de la actividad económica. Estas arterias secundarias permiten el intercambio de los productos industriales, agropecuarios y los del mar y acercan entre sí a las poblaciones del medio rural.

En la agricultura, la carencia de este tipo de caminos alienta los cultivos de subsistencia e impide la adopción de métodos productivos más eficaces. Restringe los servicios de distribución, lo que es notable en el caso del pequeño productor que no tiene acceso al mercado a menos que transporte su excedente, con frecuencia a grandes distancias, mediante tracción animal o a menudo usando su propia fuerza. De esta manera, además de considerables pérdidas de tiempo, se encuentra limitado a rematar al menudeo sus mercancías o a venderlas a un intermediario a precios, generalmente injustos, que escapan de su control.

Las comunidades agrícolas que permanecen al margen de los caminos no son receptoras de los adelantos que la sociedad ha alcanzado en aspectos educativos, sanitarios, recreativos, cívicos, etc.

Todos los países afrontan, en mayor o menor grado, el problema de construir la red alimentadora, sin la cual el desarrollo económico integral no es posible.

En México, la construcción de caminos se ha desarrollado aceleradamente a partir de 1925. La actual red de carreteras troncales permite comunicar entre sí a todas las capitales de las entidades y poblaciones importantes, así como los puertos marítimos y fronterizos. Sin embargo, grandes zonas del territorio nacional siguen aisladas por carecer de caminos alimentadores. La Secretaría de Obras Públicas ha realizado estudios que indican que el ritmo actual de su construcción es insuficiente para satisfacer las demandas del proceso general del desarrollo.

Esta insoslayable realidad decidió al gobierno de México a formular un programa de caminos alimentadores que, fundamentalmente, prevé la construcción y reconstrucción de los caminos que impulsarán el desenvolvimiento de las regiones que ofrecen la perspectiva de un mayor dinamismo dentro de la corriente general del país.

La primera etapa del programa se efectuará en el término de tres años, con una inversión de 1,125 millones de pesos. De esta cifra, el Gobierno Federal aportará 450 millones y el resto será financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

El progreso inducido por estas obras equilibrará en alta medida la proporción entre las zonas desarrolladas, con las que aún lo están insuficientemente.

Ello será un factor decisivo en la conquista de un mayor bienestar a un mayor número de mexicanos.

Pueblos como Bernal, Qro., que aquí se ilustra, son los que forman la provincia mexicana. Muchas de sus carencias se verán satisfechas con los nuevos caminos. Foto del Ing. Antonia Marín.

CARRETERAS EN COOPERACION

De acuerdo con la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del primero de enero de 1959, la Secretaría de Obras Públicas tiene a su cargo, entre otras, las siguientes actividades:

"Construir y conservar caminos y puentes en cooperación con los Gobiernos de las Entidades Federativas, los Municipios y los particulares", ... así como... "Cooperar con los Gobiernos de los Estados y de los Municipios en la construcción y conservación de aeropuertos".

Estas labores están encomendadas a la Dirección General de Carreteras en Cooperación, cuyo Director, ingeniero Mariano García Sela, nos manifestó:

—Esta Dirección es una importante Dependencia de la Secretaría, tanto por la cuantía de los presupuestos que maneja, como por los trabajos que ejecuta. Las obras que atiende son indispensables para alimentar la red federal e incorporar incontables comunidades, antes aisladas, a la actividad económica del país. Para cumplir con sus funciones está integrada por el Departamento de Obras, el Departamento Técnico y la Oficina Administrativa.

—El Departamento de Obras formula los proyectos anuales de programa y presupuesto; lleva a cabo las obras federales complementarias y las de cooperación bipartita y tripartita, por conducto de las Juntas Locales de Caminos; formula los convenios y los contratos; revisa las estimaciones y vigila el cumplimiento de los contratos de obras.

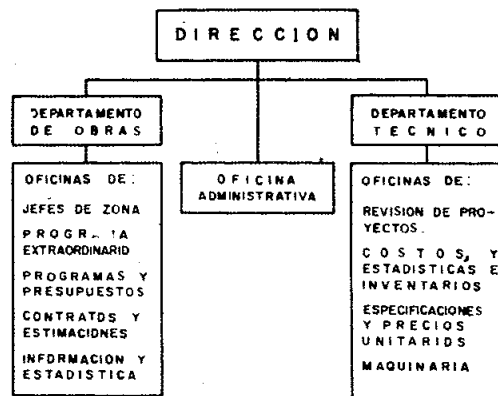
El Departamento Técnico revisa los proyectos elaborados por la Dirección General de Proyectos y Laboratorios o por las Juntas Locales de Caminos; estudia las especificaciones y los precios unitarios y supervisa las obras en proceso de construcción y los costos obtenidos.

La Oficina Administrativa funciona como enlace con las Direcciones encargadas de las labores administrativas y de las demás funciones de carácter general.

—¿Qué organismo intervienen en el sistema cooperativo?, hemos preguntado.

—El sistema cooperativo, que ha permitido incrementar la red de caminos del país en más de 35,000 km, se inició con el Acuerdo Presidencial que entró en vigor en enero de 1933, en el cual se dispuso que la Federación ayudaría a los Estados en la construcción de caminos con

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION



El ingeniero Mariano García Sela, Director General de Carreteras en Cooperación (al centro), discute su programa con algunos de sus colaboradores. De izq. a der.: Ing. Adolfo González del Villar, Jefe de la Oficina de Programa Extraordinario; Ing. Jorge Segura Arióyate, Jefe del Departamento Técnico; Ing. Santiago Martínez Ríos, Jefe del Departamento de Obras; Ing. Felipe Navarro Manuel (de pie), Jefe de la Novena Zona; Ing. Felipe Salinas Codina (de pie), Jefe de la Tercera Zona; Sr. Alfonso Ochoa Lara, Jefe de la Oficina Administrativa; Ing. Jesús Malo del Castillo, Jefe de la Sexta Zona; Ing. José Orozco Moncada, Jefe de la Segunda Zona e Ing. Raúl Suárez del Real, Jefe de la Séptima Zona.



una cantidad igual a la que aportaran éstos. Ese acuerdo fue el antecedente inmediato de la Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, del 20 de abril de 1934, que por primera vez trató sobre la materia en forma explícita, estableciendo las condiciones de la ayuda financiera federal y señalando los organismos que deberían encargarse de la construcción y conservación.

Una de las condiciones para que las Entidades reciban la ayuda federal, es el establecimiento de las Juntas Locales de Caminos, en las que están representados el Go-

bierno Local, la Secretaría de Obras Públicas, las Cámaras de Comercio, de Industria y de Agricultura y las empresas de autotransportes. Este organismo administra el fondo cooperativo y se encarga de la construcción de los caminos, bajo la dirección técnica y administrativa del representante de la SOP, funcionario que depende de la Dirección de Carreteras en Cooperación.

Para ampliar nuestra información, hemos preguntado al Ing. García Sela: ¿Quisiera indicarnos en qué consiste la cooperación tripartita?

—La construcción de caminos vecinales o de coope-

Equilibrar la proporción entre los caminos troncales y los alimentadores, es una de las más urgentes tareas, indispensable en la infraestructura del país.



ración tripartita, se inició por el Acuerdo Presidencial del 14 de mayo de 1947, que creó el Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales, con la finalidad principal de comunicar entre sí y con la red de caminos nacionales y estatales los pueblos antes aislados, favoreciendo particularmente a los sectores más necesitados, entre ellos las masas campesinas.

Este acuerdo fue sustituido sucesivamente por el Decreto del 12 de octubre de 1949, que creó el Comité Nacional de Caminos Vecinales, el del 4 de abril de 1956, que lo transformó en el Comité Nacional de Co-

municaciones y, por último, el del primero de julio de 1960, por medio del cual se transformó una vez más como la Comisión Nacional de Caminos Vecinales. En todos estos ordenamientos se conserva la idea original de lograr con ellos el mejoramiento social de las comunidades aisladas, encauzando la cooperación de los vecinos beneficiados.

Para la construcción de estos caminos la Federación coopera, a través de la CNCV, con la tercera parte del importe de las obras, así como con los gastos originados por la planeación, proyecto, dirección técnica y vigilancia, que están encomendados a la Dirección General de Carreteras en Cooperación. El resto del costo corre por cuenta del Gobierno Estatal y de los particulares interesados.

La Dirección General de Carreteras en Cooperación se encarga también de la construcción de las obras federales complementarias de los programas en cooperación, consistentes en caminos que por motivos de organización se han encomendado a esta Dirección, aun cuando sean costeados íntegramente por el Gobierno Federal. Ejemplos de este tipo de obras son los caminos Guadalajara-Barra de Navidad, Cardel-Nautla y Peto-Chetumal.

—¿A cargo de quién está la conservación de los caminos en cooperación?

—La conservación de la red de caminos locales y vecinales, que alcanza ya la importante cifra de 35,000 km., está a cargo de las Juntas Locales de Caminos.

—¿De qué personal y maquinaria dispone la Dirección para efectuar los trabajos que tiene encomendados?

—La diversidad de las labores, desde el proyecto hasta la conservación de los caminos, obliga a disponer de numerosos elementos humanos y físicos. Es necesaria una considerable cantidad de obreros, así como de ingenieros familiarizados con las técnicas del proyecto, construcción, interpretación de resultados de ensaye de materiales y conservación. La conservación de la red se efectúa con equipo propiedad de las Juntas.

—Finalmente, ¿qué otros datos le parecería importante que conocieran nuestros lectores?

—Para percatarnos de la importante participación de la Dirección General de Carreteras en Cooperación en el panorama general de la construcción de caminos en el país, basta decir que hasta 1965 controló obras de cooperación bipartita con valor de \$3,205 000 000; subsidios federales u obras federales complementarias por \$1,614 000 000 y caminos vecinales por \$725,000 000, lo que hace un total de \$5,544 000 000.

COMO TRABAJAN LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS

En todos los Estados y Territorios del país funcionan las Juntas Locales de Caminos, organismos encargados del proyecto, construcción y conservación de carreteras en cooperación bipartita y tripartita, así como de la construcción y, en algunos casos, de la conservación de las Obras Federales Complementarias que les encomienda la Secretaría de Obras Públicas.

La existencia de estos organismos es indispensable, según la ley respectiva, para que el Gobierno Federal contribuya con los de los Estados con una cantidad igual a la que éstos aporten para la construcción y conservación de caminos locales.

Su integración y funcionamiento están regidos por una ley y su reglamento, expedidos en 1934 y 1943, respectivamente y que complementaron el Decreto Presidencial que los creó en 1933. Son presididos por el Gobernador del Estado y actúan bajo la dirección técnica y administrativa de un representante de la Secretaría de Obras Públicas. Elaboran su programa anual de trabajos, administran el fondo cooperativo y llevan

a cabo las obras de dicho programa aprobadas por el Presidente de la República.

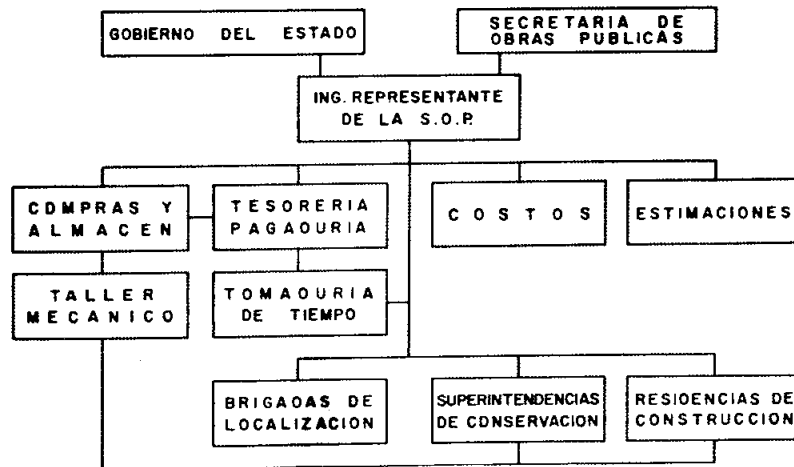
Como desempeñan labores muy variadas y con frecuencia cuentan con recursos considerables, están cuidadosamente organizadas y disponen de personal especializado en cada uno de los aspectos del trabajo.

El representante de la Secretaría, que como se ha dicho es el director técnico y administrativo y por lo tanto responsable de los trabajos, depende directamente de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, de la que recibe instrucciones. El resto del personal es pagado con cargo al fondo cooperativo y nombrado por el representante de la SOP, con la aprobación de la Dirección.

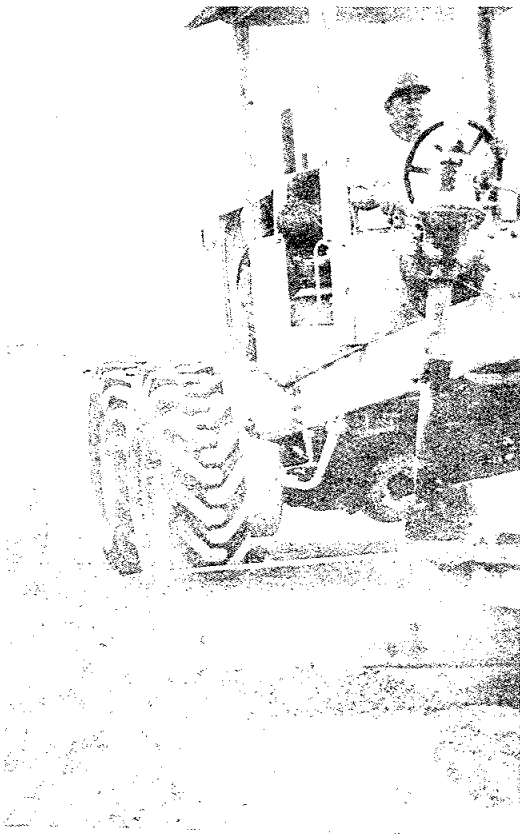
Para la atención de las labores que tienen encomendadas, las Juntas de Caminos cuentan con:

a) *Residencias de Construcción.* Tienen a su cargo la vigilancia de los trabajos que se llevan a cabo mediante contratos celebrados con la Junta o el Gobierno Local, previa aprobación de la Secretaría, según se

JUNTA LOCAL DE CAMINOS



Las Juntas Locales de Caminos cuentan actualmente con la maquinaria adecuada para el desarrollo de sus programas locales. Aquí vemos trabajos de limpieza del acotamiento en el camino Mérida-Tekik, a cargo de la Junta Local de Caminos de Yucatán.



nate de obras de cooperación bipartita o tripartita. Están a cargo de un Ingeniero Residente y disponen del personal técnico y subprofesional que se requiere, de acuerdo con la magnitud de la obra.

b) Dirección de Localización y Estudios de Puentes. Lleva a cabo la localización de los caminos incluidos en el programa y los estudios de sus puentes, para ser proyectados los mismos por la Junta o por la Dirección General de Proyectos y Laboratorios, según sus dimensiones.

10

c) Superintendencias de conservación. Se encargan de la conservación y mejoramiento de los caminos al cuidado de las Juntas. Los trabajos los efectúan casi siempre por administración, con sus propios recursos de personal, equipo y materiales. Es de hacerse notar que todas las Juntas disponen del equipo indispensable para conservar lo que les corresponde de la red caminera.

Estas Superintendencias están a cargo de un ingeniero y se subdividen en sobrestantías de conservación, a las que se dota con los elementos necesarios para sus labores.

d) Oficina de Costos. Controla los avances, erogaciones y costos de los trabajos y formula los informes que periódicamente deben rendirse a la Dirección de Cooperación.

e) Oficina de Estimaciones. Revisa y controla las estimaciones de obra, que formulan las residencias de construcción.

f) Tesorería. El manejo de los fondos está encomendado a un Tesorero, nombrado por la Junta. La Tesorería formula la comprobación mensual de gastos y el conte de caja que, con la firma del presidente de la Junta, del representante y del tesorero, debe remitirse oportunamente a la Secretaría. Para efectuar los pagos se dispone de una Pagaduría y para el control del personal de lista de raya, de una Tramadería de Tiempo.

g) Agencia de Compras. Se encarga de las adquisiciones de la Junta, que ésta hace libremente, de acuerdo con sus necesidades, excepto en lo que corresponde a maquinaria y vehículos, que requieren autorización expresa de la Dirección General de Carreteras en Cooperación.

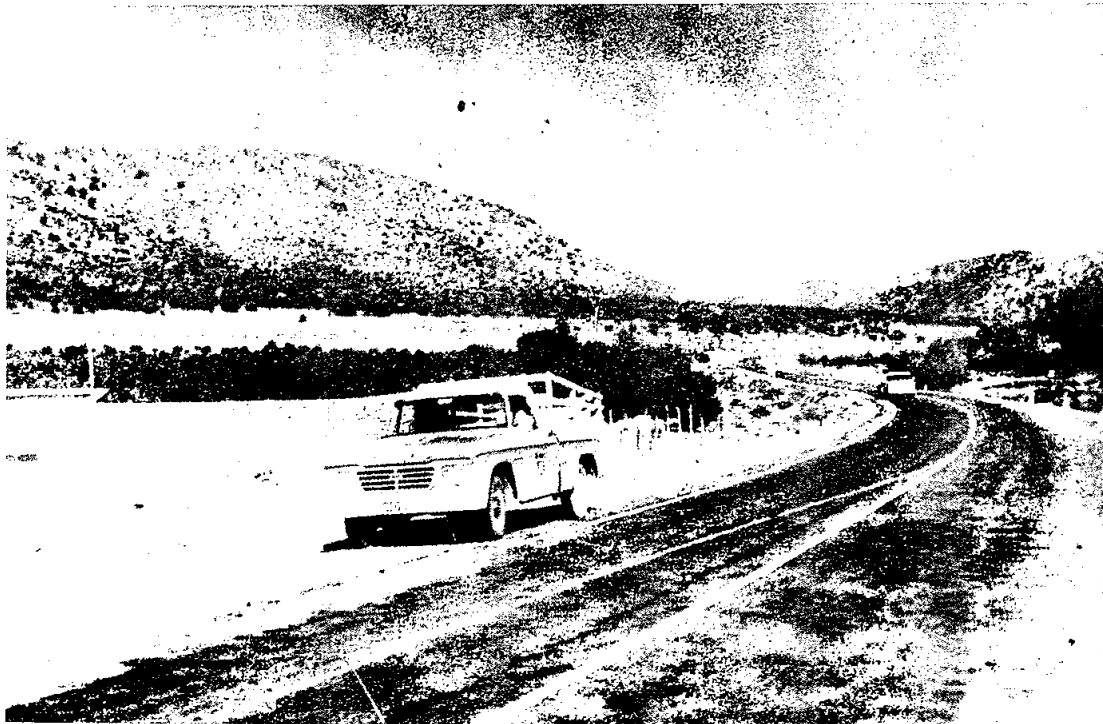
h) Abnación. Controla los bienes de la Junta, de acuerdo con las instrucciones de la Secretaría, quien por conducto de la dependencia correspondiente efectúa visitas periódicas e interviene en los cambios del encargado, cuando esto es necesario.

i) Taller mecánico. Se encarga del servicio y reparación de la maquinaria y vehículos propiedad de la Junta y está equipado de acuerdo con las necesidades y el número de unidades que debe atender.

Además de las actividades constructivas, las Juntas desarrollan otras de labor social entre sus trabajadores, tales como la que está a cargo del Seguro SOP y la de los servicios médicos, de alfabetización, fomento de los deportes, tiendas cooperativas, etc.

PROGRAMA DE CAMINOS ALIMENTADORES

El programa de carreteras estatales amplía la zona de influencia de la red federal. Aspecto del sistema caminero construido entre Cuauhtémoc y Guerrero, en el Estado de Chihuahua, a cargo de la Junta Local de Caminos de Chihuahua.



Nuestro país con una superficie de 1,972 540 kilómetros cuadrados, es el tercero en tamaño de América Latina y el quinto de toda América. Su población, estimada en 40,913 000 habitantes, es la segunda en América Latina y tercera en todo el continente. Tiene una densidad demográfica de 21 habitantes por km², casi igual a la de los Estados Unidos y más del doble de la de Argentina y Brasil y diez veces la del Canadá. El 43% de la población es rural y el 50% de la fuerza de trabajo se dedica a la agricultura.

El Distrito Federal con 6,172 400 habitantes es por su población, la segunda concentración urbana de la América Latina. Veintidós ciudades de la República tienen más de 100,000 habitantes.

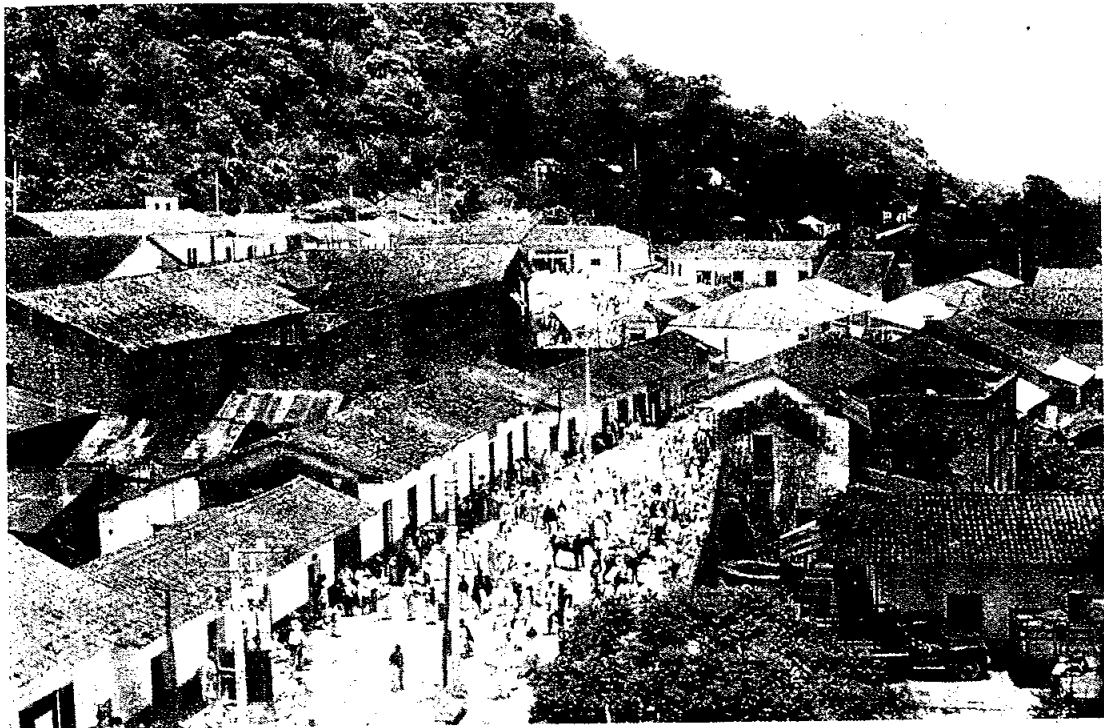
Es evidente que un país con estas características de-

pende fundamentalmente de sus sistemas ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y sobre todo caminero.

Contamos con vías férreas por un total de 23,798 km. Estas vías fueron construidas, casi en su totalidad, a fines del siglo pasado y principios del presente, de acuerdo con normas técnicas y otras condiciones que han variado desde entonces. El tonelaje de carga transportado por los ferrocarriles crece a una tasa de 5.5% anual.

A pesar de la gran longitud de nuestras costas, contamos con pocos puertos marítimos bien equipados y protegidos. Sin embargo, el tráfico de cabotaje ha subido de 7 millones de toneladas en 1955 a 17 millones en 1964, de los que corresponde la mayor parte al petróleo y sus derivados.

La esencia de la patria está en sus hombres del campo, en sus pequeñas y grandes poblaciones. En tanto no se incorporan todos al ritmo general de progreso, no se puede decir que haya nacionalidad, bienestar social y superación cultural y económica.



Disponemos de 31 aeropuertos principales en los que operan, además de las compañías internacionales de aviación, 36 empresas mexicanas, cuyo movimiento, dentro del país, ha subido de 230 millones de pasajeros-kilómetro en 1955, a 630 millones en 1964.

La longitud de nuestro sistema caminero, que sirve aproximadamente a 1,100 000 vehículos automotores, es de 52,000 km de los que 34,000 km son pavimentados y 18,000 revestidos.

De la cifra anterior, las carreteras troncales, que en general sirven a todo el país, son construidas y conservadas por el Gobierno Federal y tienen una extensión aproximada de 24,000 km pavimentados. Además, están en servicio casi 28,000 km de caminos locales, transitables en todo tiempo, construidos y conservados en

cooperación por la Federación y los Gobiernos Estatales.

El rápido aumento en el ritmo de construcción de carreteras durante los últimos años, es resultado de la política adoptada por el Gobierno en el sentido de impulsar el desarrollo económico del país, mediante un fuerte incremento de las inversiones públicas en obras de infraestructura económica. En la actualidad contamos con una red de carreteras que une la ciudad de México con todas las capitales de los estados y principales concentraciones urbanas.

Sin embargo, el sistema de carreteras alimentadoras, que debe servir como complemento y ampliación de la zona de influencia de la infraestructura básica de transporte, está en una relación de caminos troncales a vecinales de sólo 1 a 1.4, lo que indica que muchas áreas

del país con potencial para satisfacer necesidades y contribuir al crecimiento económico, son sólo accesibles por primitivos medios de transporte. En ciertos países desarrollados, la proporción generalmente es de 1 a 5*. Si para México se estima que una relación más normal sería de 1 a 2½, con la red troncal de 24.000 km, se requeriría el concurso de 60.000 km de caminos alimentadores. Como sólo se tienen 28.000 km de caminos estatales transiables en todo tiempo, puede precisarse un déficit teórico de aproximadamente 32.000 km.

La importancia de esta situación se palpa si se toma en consideración que México es todavía un país eminentemente agrícola, tanto por su dependencia económica de este sector, como por el hecho de que la mitad de su población vive en el medio rural.

Para disminuir el desequilibrio entre carreteras troncales y la red de caminos estatales, la Secretaría de Obras Públicas formuló un Programa Nacional de Caminos Alimentadores que tiene como objeto la pavimentación de algunos caminos existentes, la reconstrucción de otros ubicados en áreas que se encuentran en pleno desarrollo económico y que por antigüedad y aumento del tráfico son inadecuados, y la construcción de nuevos caminos de penetración. La longitud aproximada de todos estos caminos es de 7.900 km y el costo de las obras programadas de \$1.375.000.000.

* 1 a 4 en E.E.U.U. y 1 a 7 en Francia.

Los 221 caminos considerados incluyen aproximadamente:

64 caminos nuevos, de los que 36, con longitud de 986 km, serán pavimentados con asfalto; 28, con longitud de 988 km serán sólo revestidos con grava.

140 caminos por terminar, de los cuales 118, con longitud de 4.262 km, serán pavimentados y 22, con 773 km, solamente revestidos.

20 caminos por reconstruir, con una longitud acumulada de 876 km.

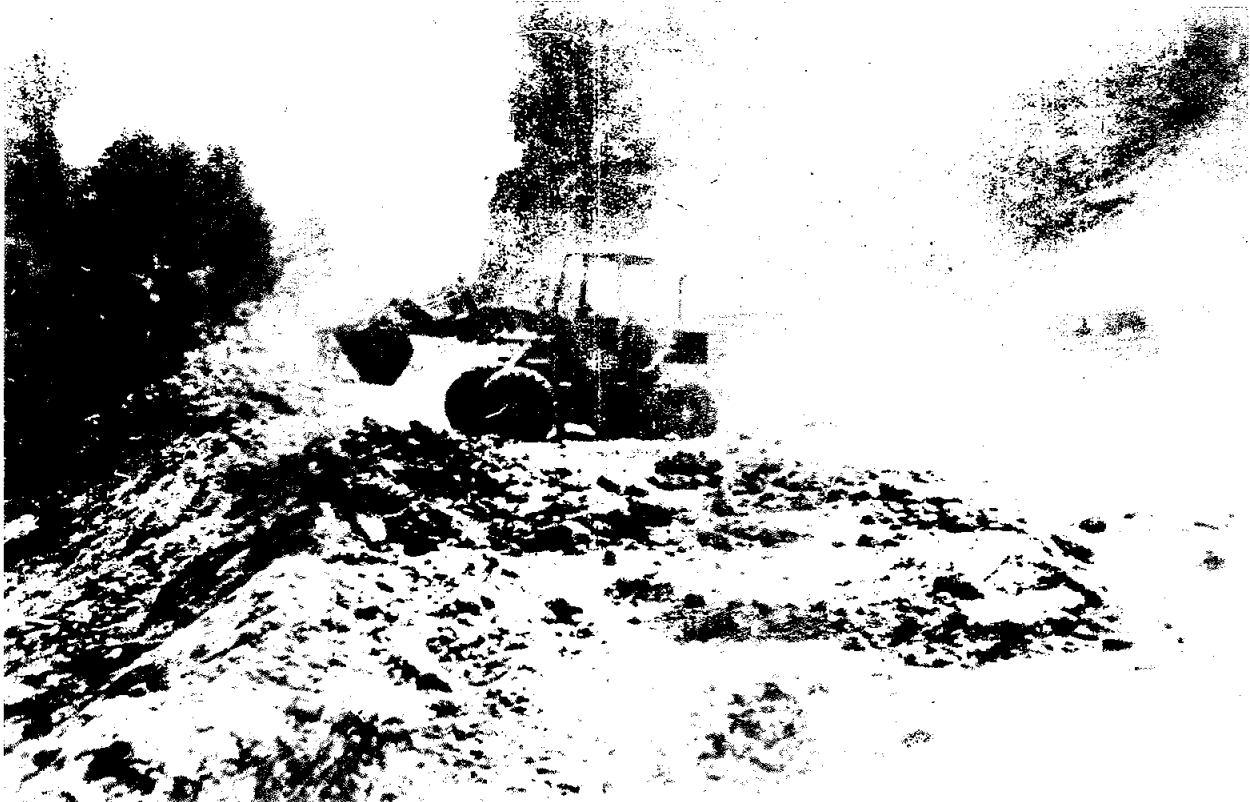
La primera fase de este programa, con costo de \$1.125.000.000 se realizará en 3 años. Para ello, el Gobierno Federal ha obtenido un financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo por \$675.000.000, equivalentes al 60% del costo total. El resto, o sean \$450.000.000 será cubierto con fondos nacionales.

Como las obras se ejecutarán en cooperación con los Estados, la Federación financiará a los Gobiernos locales el 50% de la cantidad que deben aportar.

La ejecución de este programa ejercerá un impacto inmediato sobre la economía del país, promoverá la incorporación de nuevas tierras a la producción agropecuaria, permitirá aprovechar en mejor forma los servicios públicos e integrará las poblaciones aisladas a la corriente cultural del país; factores todos ellos de la mayor importancia para la integración nacional.



Una vez terminada la alcantarilla, se rellenan los accesos para ponerla en uso. Hasta el más modesto camino vecinal requiere de estas indispensables obras de drenaje.

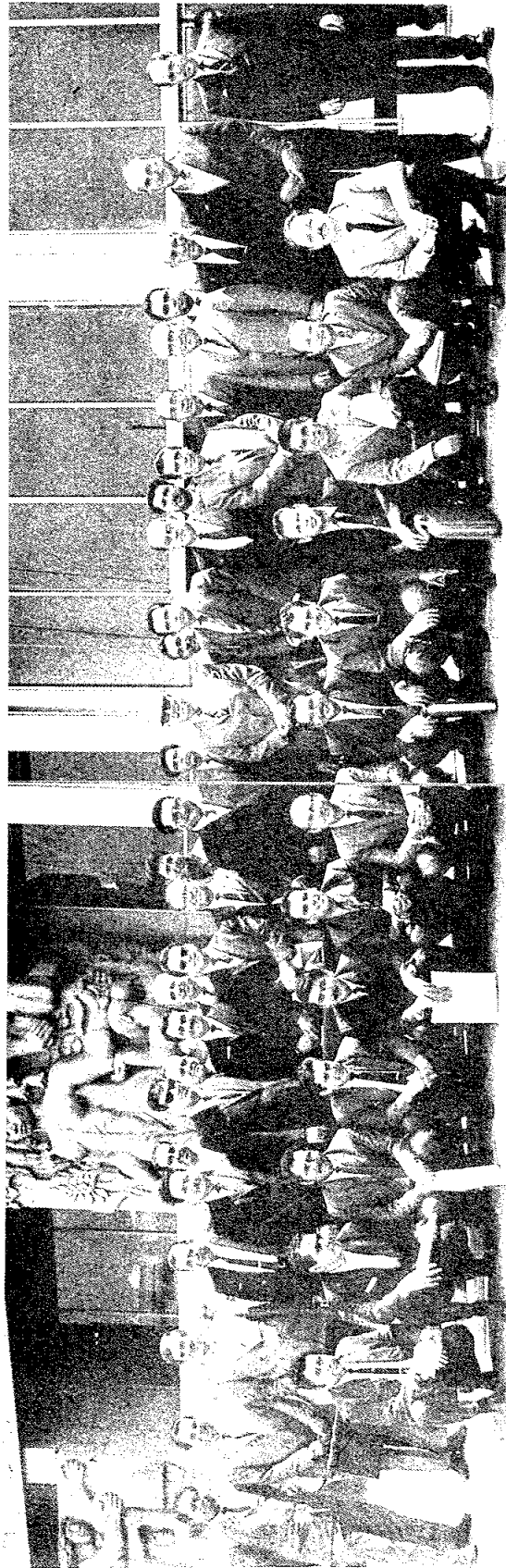




A continuación, publicamos dos fotografías de los grupos formados por técnicos y directivos de la Dirección General de Carreteras en Cooperación y de las Juntas, fotografías tomadas en algún momento de las respectivas reuniones que servían para establecer criterios de operación, para dar instrucciones, aclarar dudas y resolver posibles problemas; dichas reuniones fueron sumamente fructíferas para el correcto desempeño de la labor de la Dirección mencionada y de las Juntas Locales de Caminos. Presentamos, pues, este par de ejemplos: la primera reproducción del año 1970; la segunda, de 1971.

Asimismo, presentamos varias fotografías que son, verdaderamente, documentos históricos de gran valor y que ilustran diferentes facetas de la actividad caminera.

En cada una, su pie de fotografía abunda acerca de la escena que tiene lugar, con nombres, lugares y fechas que tal vez suenen familiares.



Reunión de la Dirección General de Carreteras en Cooperación celebrada en marzo de 1970, foto tomada en la rampa oriente del edificio de la Secretaría, en Xola y Av. Universidad.

Reunión de Representantes de la Secretaría de Obras Públicas precedida por el Ing. Rafael Cisneros, Director General en marzo de 1970.

Sentados se encuentran, de izquierda a derecha:

Ing. Antonio Espinoza Estenui,
Ing. Homero Graniel Sobrino,
Ing. Laureano Alvarez Cabello,
Ing. Rubén Valenti Fuentes,
Ing. Nicolás Ojeda Ortega,
Ing. Jesús Gaytán López,
Ing. Santiago Martínez Ríos,
Ing. César González Viejo,

Ing. Sergio Ávila Ornelas,
Ing. Alfredo Ocho Cervantes,
Ing. Rafael Tovar Alvarado,
Ing. Alfredo Salazar Montaña,
Ing. Roberto Rojas Jiménez

De pie, de izquierda a derecha:

Ing. Jorge Segura Arroyave,
Ing. Gonzalo Ibarra Barrera,
Ing. Alberto Pirod,
Ing. Daniel Soto Becerra,
Ing. Felipe Salinas Codina,
Sr. Alfonso Ochoa Lara,
Ing. Sergio Pérez Romero,
Ing. Domingo Salgado Melgarejo,
Ing. José González Maiz,
Ing. Gustavo Welsh González,
Ing. Luis de la Peña Torres,
Ing. Rafael González Cisneros,
Ing. Héctor Pérez Medrano,
Ing. Miguel Ángel García Fernández,

Ing. José Luis Becerra Magaña,
Ing. Salvador de Alba Salinas,
Ing. José Romero,
Ing. José Luis Canal Fernández,
Ing. Alfredo Villa Herrejón,
Ing. Raúl Suárez del Real,
Ing. Luis Alvelais Corona,
Ing. Pedro Bonnin Arrieta,
Ing. Oscar Pinto Luján,
Ing. José Durán Magón,
Ing. Jesús Malo del Castillo,
Ing. José Enrique Cantos Ríos,
Ing. Oliver Guinto Palacios.



Reunión Nacional en el Centro S.C.T. (año 1971).

Aparecen en la primera fila, sentados:

Ing. Pedro Bonnín Arrieta,
Ing. Nicolás Ojeda Ortega,
Ing. Rafael Tovar Alvarado,
Ing. César González Viejo,
Ing. Miguel Ángel García Fernández,
Ing. Santiago Eduardo Martínez Ríos,
(Director General de Carreteras en Cooperación)

Ing. Sergio Ávila Ornelas,
Ing. Pablo Arana Partida,
Ing. Fernando Vázquez Cuéllar,
Ing. Roberto Esparza Solís,
Ing. Daniel Gutiérrez Cibrán.

En la segunda fila, sentados:

Ing. Rubén Valenti Figueroa,
Ing. José Luis Canal Fernández,
Ing. Oniver Guinto Palacios,
Ing. Luis Mascarúa,
Ing. José Luis Becerra Magaña,
Ing. Luis de la Peña Torres,

Ing. Laureano Álvarez Cabello,
Ing. Jesús Gaytán López,
Ing. José Romero Rodríguez,
Ing. Gustavo Welsh Castillo,
Ing. Alfredo Bonnín Arrieta.

En la tercera fila, de pie:

Ing. Rubén Valenti Fuentes,
Ing. Mario Roger Heredia Trujillo,
Sr. Gabriel Ramírez Bernadez,
Ing. Antonio Espinosa Esteniu,
Ing. Luis Palacio Katthain,
Ing. Felipe Salinas Codina,
Ing. Francisco Pérez Medrano,
Ing. Domingo Salgado Margarejo,
Ing. José González Maiz,
Ing. Manuel López Vela,
Ing. Luis Avelais Corona,
Ing. Homero Graniel Sobrino,
Ing. Rafael Ortega González,
Ing. Jorge García Álvarez,

Ing. Alfredo Villa Herrejón,
Ing. Jesús Luis Candanedo Bujanos,
Ing. Rodolfo Hernández Mercado,
Ing. Felipe Navarro Manuel,
Ing. Alfredo Ochoa Cervantes,
Ing. Sergio Pérez Romero,
Ing. Oscar Pinto Luján,
Ing. Ernesto Orozco y Orozco,
C.P. Gabriel Cajiga Torres,
Ing. Héctor Pérez Medrano,
Ing. Daniel Soto Becerra,
Sr. Alfonso Ochoa Lara,
Ing. José Enrique Canto Ríos.



1956, Cena en Honor del Sr. Ing. Jesús Malo del Castillo, Jefe del Departamento de Cooperación de los Estados. Acompañándolos sentados, de izquierda a derecha: Ing. Ricardo Castillo, Ing. Próspero Castro, Ing. Delio Hernández, Ing. Juan Bravo, Ing. Jesús Malo, Ing. Armando Salinas, Ing. Vicente Cortés Herrera, Ing. Luis Alvelais, Ing. Jesús Caraza, Ing. Leonel Pacheco.

De pie, de izquierda a derecha: Ing. Manuel Castro Huerta, Ing. Manuel Márquez, Ing. Adolfo González, Ing. Adolfo Lechuga, Ing. José Orozco, Ing. Sánchez, Ing. Díaz de Sandi, Ing. Ezequiel Pedroza, Ing. Antonio Espinoza e Ing. Rodolfo Hernández Mercado.



1967, Cena para festejar el onomástico de los Ings. Mariano García Sela y Santiago Martínez Ríos, Director General y Jefe del Departamento de Obras, respectivamente. Aparecen de izquierda a derecha: Sra. Micaela Farias, Ing. Jorge Segura Arroyave, Ing. Armando Salinas, Ing. Jesús Malo del Castillo, Ing. Mariano García Sela, Ing. Santiago Martínez Ríos, Sr. Alfredo Ochoa, Ing. Leopoldo Farías, Srita. Juanita Aguirre, Srita. Ernestina Araujo e Ing. Homero Graniel Sobrino.

Festejos por la celebración del día del Caminero en octubre de 1968. De izquierda a derecha: Ing. Mariano García Sela, Director General de Carreteras en Cooperación; Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario del Ramo; Ing. Gilberto Valenzuela Esquerro, Secretario del Ramo; Lic. Roberto Ríos Elizondo, Oficial Mayor; Ing. Rafael González Cisneros, Director General de Conservación; Ing. Gerardo Cruickshank G. entre otros.



De izquierda a derecha: Ing. Froilán Vargas, Director General de Carreteras Federales; Ing. Mariano García Sela, Director General en Carreteras en Cooperación e Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario del Ramo.



De izquierda a derecha: Ing. Rafael González Cisneros, Director General de Conservación e Ing. Mariano García Sela, Director General en Carreteras en Cooperación.





1973, Reunión de funcionarios de la S.O.P. con el Sr. Presidente de la República.
De izquierda a derecha: Ing. Luis E. Bracamontes, Secretario de la S.O.P.; Ing. Luis Bello Rojo (atrás), Director General de Conservación; Lic. Luis Echeverría Álvarez, Presidente de la República; Lic. Jorge Ampudia, Director General de Recursos Humanos, Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario de la S.O.P. e Ing. Santiago Martínez Ríos, Director General de Carreteras en Cooperación.



Para concluir con las publicaciones, reproducimos también, íntegra, la revista *Cooperación*, Año I, Vol. I, Núm I, que completará, de esta manera, una visión integral de lo que fue este organismo.³

³ Como hemos considerado conveniente reproducir la revista *Cooperación* porque cierra la progresión cronológica del organismo (1938-1966-1981) en cuanto a los fines históricos del presente libro, estimamos el año de 1982 como un hito temporal adecuado para este apartado, aunque La Historia de las Juntas propiamente dicha, alcance hasta el año de 1980.



COOPERACION

ORGANO INFORMATIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION Y DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS

EDITORIAL

Hoy ve la luz COOPERACION, órgano informativo de la Dirección General de Carreteras en Cooperación y de las Juntas Locales de Caminos de cada Estado, organismos que próximamente cumplirán cincuenta años de fructífera vida y dan ocupación a once mil trabajadores, que nace con el buen auspicio de un nombre que no sólo identifica a la dependencia que lo patrocina, sino sugiere la acción, indispensable en toda sociedad de cooperación, es decir, la de obrar juntamente con otros para un mismo fin.

Pero es evidente que si los integrantes de una sociedad no se comunican sus necesidades, anhelos o inquietudes, nunca podrá haber entre ellos una significativa colaboración. Por esto, la ambición de nuestro órgano informativo es llegar a ser un eficiente canal de comunicación entre todos los que tenemos el privilegio —autoridades, profesionales, empleados y obreros— de servir a México construyendo sus caminos, para que habiendo comunicación lleguemos a ser un efectivo factor de cooperación.

Durante el último año del Gobierno Federal la Dirección General quisiera, y así nos lo pide, que sistemásemos en un gran propósito común el esfuerzo indispensable, las medidas todas que nos permitan acelerar el ritmo para alcanzar, al término de la presente administración, los grandes objetivos nacionales, para cuya consecución, aun cuando modestos, somos elementos necesarios. Esto demanda, además del esfuerzo personal, el establecimiento de sistemas de comunicación que posibiliten la relación entre dirigentes y subordinados. Semejante necesidad fue ampliamente reconocida por nuestras autoridades, el señor arquitecto Pedro Ramírez Vázquez y el señor ingeniero Rodolfo Félix Valdés, quienes durante la III Reunión de Representantes de la Secretaría ante las Juntas Locales de Caminos celebrada en Ixtapan de la Sal, tuvieron a bien autorizar la iniciativa del señor ingeniero Sergio López Mendoza que ha dado vida al órgano informativo COOPERACION.

Sin embargo, es indispensable tener en cuenta que el loable propósito de comunicación que animó al autor de esta iniciativa sólo se logrará cabalmente si todos los trabajadores de las Juntas Locales y de la Dirección, sin importar cargo o categoría, participan para establecer una doble corriente de información, de manera que COOPERACION informe, pero también reciba la respuesta y la colaboración de sus lectores. Sólo así se justificará su permanencia.

"Es la comunicación una elemental función social, pero no sólo eso, sino también el supuesto mismo de la sociedad. La posibilidad de que las hombres se comuniquen está entrañando la de que se identifiquen, ella es la esencia misma de la sociedad. La sociedad es factible, es posible, gracias a la comunicación. Así que podemos afirmar que la primera función que debe cumplir una sociedad es la comunicación."

José López Portillo.

COOPERACION

COOPERACION

COOPERACION

COOPERACION

COOPERACION

AÑO 1 VOL I No. 1

DIRECTOR DE LA PUBLICACION:

ING. JESUS MALO DEL CASTILLO

Distribución Gratuita.

CAMBIOS A LA ORGANIZACION

Al iniciarse el año de 1982, las autoridades de la Secretaría decidieron modificar los cuadros directivos de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, y al mismo tiempo reforzar con valiosos y antiguos elementos nuestros, otras dependencias de la propia Secretaría íntimamente ligadas al quehacer técnico de la Dirección.

Fue así que el ingeniero Antonio Espinosa Esteinou, eficiente Subdirector Técnico durante varios años, pasó a ocupar la Jefatura de la Unidad de Normas Técnicas de la Secretaría, en la Subsecretaría de Obras Públicas, y el ingeniero Raúl Ogarrío Navarrete, hasta entonces Jefe del Departamento Técnico, fue nombrado Secretario de la Comisión de Precios Unitarios de la misma Subsecretaría. Los puestos que ocupaban estos profesionales se encomendaron a los ingenieros Luis Felipe Salinas Enríquez, anteriormente Representante de la Secretaría ante la Junta Local de Caminos de Baja California Sur, como Subdirector Técnico, Fernando Avilés González, Auxiliar de la Dirección General, como Jefe del Departamento Técnico.

Por otra parte, el ingeniero Leonardo Melo y Cerda, Representante de la Secretaría en Nuevo León, fue nombrado Jefe del Departamento de Obras, en sustitución del ingeniero Javier Ayala Juárez quien ahora representa a la Secretaría en la Junta Local de Caminos del Estado de México, y los ingenieros Juan Ramón Hinojos y Luis Palacio Barceló, Jefes de Zona, fueron nombrados Representantes de la Secretaría ante las Juntas Locales de Caminos de Baja California Sur y de Nuevo León, respectivamente.

Otra reciente promoción, que mucho nos satisface por llevar en sí el reconocimiento de la capacidad de los ingenieros que prestan sus servicios en la Dirección General, es el nombramiento del ingeniero Fernando Escamilla Bas como Jefe del Centro SAHOP en el estado de Quintana Roo, ante cuya Junta Local desempeñó con eficiencia durante muchos años la representación de la Secretaría.

COOPERACION desea a todos estos funcionarios el mayor de los éxitos en sus nuevos cargos y al mismo tiempo despide con sentimiento a quienes sólo físicamente se alejaron de la Dirección General de Carreteras en Cooperación.



C.P. GABRIEL CAJIGA TORRES
Sub-Director de Operaciones

PRODUCTIVIDAD Y CAPACITACION

Una de las principales inquietudes de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, es la de reconocer constantemente al ser humano como el elemento más valioso de la organización y le ofrece una amplia gama de opciones que contribuyan a su desarrollo personal.

Estamos plenamente convencidos de que el desarrollo intelectual del hombre es un proceso que se inicia con su nacimiento y sólo concluye al término de la vida. En esta dinámica el papel principal lo juega el sujeto mismo, ya que cada uno de nosotros podremos inclinarnos por la opción de trabajar nuestro desarrollo o permanecer estáticos ante la vida y por lo tanto bloquear la dinámica de nuestro crecimiento.

A nivel individual, los recursos más valiosos de que disponemos para ser productivos, son: a) nuestra determinación, tesón y buena voluntad y b) nuestras capacidades, principalmente las intelectuales, en todas sus fases.

Las primeras están relacionadas con la motivación que tengamos para ser productivos. En cuanto a las segundas, debemos recordar que existen estudios serios que demuestran que casi todos desperdiciamos un alto porcentaje de nuestra capacidad creadora.

La iniciativa, imaginación y creatividad, bien canalizadas, pueden generar ideas, estrategias, metodologías, observaciones, soluciones que la "ceguera de taller" y la rutina no nos dejan ver y con las cuales se puede contribuir enormemente a mejorar la pro-

ductividad.

Baste recordar que hemos sido testigos, a lo largo de toda la historia del hombre, de que una sola idea implementada exitosamente, puede ser más productiva que muchas horas de trabajo físico. En algunos puestos, la inquietud innovadora será más factible que en otros pero siempre será importante.

Una utilización plena de nuestras capacidades intelectuales, no puede darse sin la capacitación.

Una capacitación sería nos permite el acceso a conocimientos, a técnicas, a tecnología, que con mucha frecuencia resume el esfuerzo de mucha gente durante bastante tiempo; luego ¿por qué no aprovechar los esfuerzos ya realizados por otros?

Una mayor capacitación significa mejores decisiones y resultados, con un menor y más racional esfuerzo. Decisiones equivocadas, erróneas, originan desperdicios de esfuerzo y consecuentemente **improductividad**.

Recordemos siempre que el término **productividad** ha sido definido, entre otras formas, como "la cantidad de productos o resultados obtenidos, por unidad de factor o factores empleados para lograrlos". Tal definición ha sido expresada en forma de quebrado, de la siguiente manera:

$$\text{Productividad} = \frac{\text{Resultados o Producción obtenida}}{\text{Recursos empleados}} = \frac{\text{Producto obtenido}}{\text{Recursos utilizados}}$$

Esto puede significar producir más con los mismos recursos empleados; o producir lo mismo, con una menor utilización de recursos. Ha sido también expresado como "producir más y mejor al menor costo".

Existen muchas cosas más que podríamos decir acerca de la Productividad, pero no es nuestra intención hacerlo. De hecho, gran parte de la tecnología moderna está orientada a generar mayor productividad.

No vamos a insinuar siquiera que es un fin en sí misma; tampoco afirmamos que es una panacea. Pero estamos convencidos que dentro del sector público debemos aceptar que sostener y superar buenos índices de productividad, es indispensable para impulsar, dentro de nuestro marco de actividades, el desarrollo del país. El desperdicio de recursos humanos, materiales y técnica, así como de tiempo, es factor excelente de la a veces lenta e inadvertida, pero siempre inexorable destrucción de una fuente de trabajo.

Por último, a la productividad le reconocemos un gran valor en la medida en que, bien manejada, puede constituirse en eficaz instrumento para la construcción de una sociedad más justa, en la que más gente (o toda),

tenga acceso a condiciones de vida verdaderamente dignas. A nivel individual, puede proporcionar la satisfacción del deber cumplido y la posibilidad de disponer de tiempo y recursos para la promoción de nuestro desarrollo integral y la búsqueda de nuestra realización en los más altos valores humanos.

En el desarrollo individual se pueden considerar dos alternativas:

- a) Dejar que cada persona se desarrolle espontáneamente.
- b) Participar en su desarrollo estableciendo programas de capacitación y adiestramiento a todos los niveles.

La idea básica es procurar el desarrollo y la superación de cada uno de los empleados y trabajadores de las Juntas Locales de Caminos, que tendrá como consecuencia el incremento en la productividad y el óptimo aprovechamiento de los recursos asignados, esto es hacer más y mejores obras a costos más bajos, lo que hará que cada organismo supere la productividad que durante casi 50 años de vida ha tenido.

En resumen, las metas deseadas son crear conductas productivas, desarrollar la habilidad de controlarlas y dirigir las a los objetivos deseados, estimular la creatividad, la capacidad de análisis y crear conciencia de las relaciones humanas.

Para todo ello la Dirección General, en total apoyo a la política del C. Presidente de la República y del C. Secretario del Ramo, y partiendo de las bases de la 5a. Etapa de la Reforma Administrativa, ha implementado cursos de capacitación en las áreas técnicas, administrativas y obrera, en las Juntas Locales de Caminos.

En el área técnica la capacitación se lleva a cabo coordinadamente con la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Debido a que las áreas administrativas de la SAHOP y las de las Juntas Locales de Caminos operan bajo distintos sistemas, la Dirección General de Carreteras en Cooperación se avocó a implementar la capacitación para los empleados que colaboran en estas funciones.

Esta capacitación se ha desarrollado a través de Instituciones, Universidades, etc., a partir de 1980. En ese año se dieron cursos de Relaciones Humanas y Actualización Fiscal y Contable.

A partir de 1981 se hizo más intensiva la capacitación, impartándose 35 cursos en cuatro ciudades de la República. Los temas tratados fueron desde Contabilidad por Áreas de Responsabilidad, Administración de Recursos Humanos, Actualización Secretarial, hasta Principios Básicos de Administración.

Para el Ejercicio 1982 se han programado 100 cursos, los cuales se llevarán a cabo en 13 ciudades distintas. Los temas serán: Organización y Administración, Administración Financiera, de Personal, de Almacenes, Relaciones Humanas, Mantenimiento Preventivo de Equipo, hasta el que consideramos básico de Formación de Instructores, para que en un futuro se cuente con personal lo suficientemente capacitado para impartir cursos.

En el área obrera se están implementando además, junto con los Centros SAHOP cursos de alfabetización, alentando al personal para que en su caso completen sus estudios primarios, secundarios.



ING. LUIS FELIPE SALINAS
Sub-Director Técnico

A CERRAR FILAS

Con motivo de los movimientos que las autoridades superiores hicieron durante el pasado mes de diciembre de nuestros estimados jefes Ing. Antonio Espinosa Esteinou, Ing. Raúl Ogarrio Navarrete e Ing. Xavier Ayala Juárez, para ocupar relevantes puestos, uno de nueva creación y otros por substitución de colaboradores de la Subsecretaría de Obras Públicas, en el tablero de ajedrez la Dirección General de Carreteras en Cooperación se han puesto en juego algunas de sus piezas para evitar el jaque que se le planteaba a la pérdida de tan importantes elementos.

Es así que casi toda el área técnica se ve de repente sacudida desde su base, lo que da lugar a que los elementos recién nombrados apliquen todos sus conocimientos, experiencia y dinámica de trabajo para no

detener la buena marcha que se implantó en lo concerniente a las actuales directrices para apoyar y orientar la ruta de progreso de las Juntas Locales de Caminos.

Nació así un compromiso que desde ese momento contrajeron Luis Felipe Salinas Enríquez, Leonardo Melo y Cerda, Fernando Avilés González y Adolfo González del Villar de crear con sus colaboradores en cada Departamento la unidad y armonía que permita cumplir con creces la responsabilidad confiada a la Dirección por parte de las Autoridades de la Secretaría, para que hasta el último momento, las políticas, planes y programas se cumplan eficientemente como hasta la fecha se ha distinguido nuestra dependencia.

Deseamos todos en este nuevo compromiso, que esa unidad que ha mantenido siempre la Dirección de Cooperación se estreche aún más con los nuevos Representantes y Jefes de Zona, para que al final de la jornada las cuentas que todos entreguemos sean siempre las mejores de nuestra Secretaría.

La oportunidad de servir a México no se da todos los días, por eso la Subdirección Técnica cerrará filas con todo el personal administrativo, técnico y de campo para que los frutos se reflejen en bien de todos los que nos rodean.



SR. JORGE CASANOVA BUSTOS
Departamento de Administración y Control Presupuestal

TODOS NECESITAMOS DE LA ADMINISTRACION

Referirse a la Administración Pública, es hablar del propósito del actual Gobierno por contar con el instrumento adecuado para afrontar estos tiempos de crisis.

La Administración suele parecer una materia tremendamente árida y especializada, cuando debería ser vista como una actividad que todos realizamos o con la que todos nos relacionamos a diario en mayor o menor medida.

Es por ello que no se deben emplear términos exageradamente rebuscados y volver innecesariamente frágil y oscura una materia que no es sino sentido común sistematizado.

¿En qué consiste un sistema administrativo?

Todo quehacer administrativo se puede plantear para efectos de su análisis, como un sistema compuesto por una unidad procesadora a la cual se le proporciona como entradas; instrucciones, normas, recursos humanos, materiales técnicos y de apoyo a fin de obtener como salidas, resultados que consideramos necesarios o convenientes.

Dentro de esa unidad procesadora se llevan a cabo una serie de actividades administrativas que son las que permiten que dichas normas, instrucciones y recursos se traduzcan en acciones y resultados para alcanzar los objetivos que se han encomendado al sistema.

Los Organos de Administración Pública y los titulares de tales órganos podrán delegar cualesquiera de sus facultades en otras personas, ya que la consecuencia de los objetivos de la Institución como la resolución de los asuntos de su competencia, se realizan a través de acciones individuales.

Siguiendo la política que nos ha marcado el señor Presidente de la República Lic. José López Portillo, de una Administración Pública más ágil y eficiente, la Dirección General de Carreteras en Cooperación ha delegado a la Representación en las Juntas Locales de Caminos varias acciones para la consecución de los resultados apetecidos y como ejemplos pudiéramos mencionar: la contratación del personal, incrementos de sueldos y salarios, baja, venta y remate de bienes, etc., además la estructura de estos organismos se ha fortalecido con la creación de las Oficinas Administrativas para que sea el canal de comunicación y apoyo en todo lo referente a la Administración de los mismos, con objeto de que la solución de los problemas se resuelvan en el mismo lugar donde se generen.

COOPERACION

ORGANO INFORMATIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION Y DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS



LA ENTREVISTA

ING. SERGIO A. LOPEZ MENDOZA
Director General de Carreteras en Cooperación

Esta es la primera de una serie de entrevistas, que como sección permanente de nuestra Revista, se harán mes a mes. En ellas trataremos de plasmar el punto de vista siempre importante, del personal, tanto de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, como del de las Juntas Locales de Caminos.

Pensamos que lo lógico en esta primera entrevista sería traer el personal punto de vista del promotor de la idea, Ing. Sergio López Mendoza.

El resultado fue éste:

- Ingeniero López Mendoza, permítanos hacerle unas preguntas que con sus respuestas serán publicadas en la sección "La Entrevista", de la Revista "Cooperación", idea suya que ahora es una realidad.
- R. Desde luego, sin embargo creo que esta sección, como toda la Revista es del personal y para el personal de la Dirección y las Juntas. Yo preguntaría a mi vez, ¿por qué a mí la primera entrevista?
- P. De alguna forma su punto de vista es importante en relación a que espera usted de este órgano informativo.
- R. Si esta es una pregunta, va le contestaría a usted que en principio no estoy de acuerdo con la clasificación de órgano informativo. Lo que nos movió a establecer este órgano de comunicación —este es el término que usáramos— fue que los datos censales levantados el año pasado nos mostraron una apremiante necesidad de comunicación entre el personal que trabajamos para un fin común. Parece interesante ver que el fin es común, sin embargo en esta gran familia no nos conocíamos, no sabíamos cuántos somos, en qué forma nos organizamos, cuántos íbamos y cuántos no saben hacerlo. La idea no partió de esta oficina, de ninguna forma me pertenece, es una necesidad y por esto se debe de satisfacer. Yo pensaba que me tocó en suerte ser el promotor, apoyado ampliamente por el señor Secretario y el señor Sub-Secretario en su oportunidad. Creo que esperaríamos de "Cooperación" que cumpla su misión comunicadora.
- P. ¿Qué diferencia existe entre información y comunicación?
- R. Para mí es simple. Un informe es en un solo sentido, va le informo a usted un dato y puedo no tener respuesta, pero si quiero comunicarme con usted, es lógico que debo esperar respuestas. En el momento de tenerlas estamos —usted y yo— estableciendo una comunicación. En este momento tenemos una comunicación.
- P. Sin embargo es difícil obtener comunicación en un periódico o revista como ésta.
- R. Si el interés, que de inmediato provoca la posibilidad de tener este órgano comunicador entre nuestros compañeros de labores, persiste, estoy seguro que no será difícil lograrlo. Entiendo que es más fácil tomar el teléfono y establecer comunicación con otra persona, sin embargo, cuando hablamos de un poco más de once mil personas, de variadas edades, niveles educativos, regiones dentro del país y muchos factores más, se antoja que es éste el medio ideal.
- P. ¿Por qué?
- R. En nuestros niveles técnico y administrativo, la velocidad del cambio tecnológico es impresionante. "Cooperación" servirá para dar una permanente actualización en este terreno. Con razón usted preguntaría o afirmaría si esto no es información. Si, lo es en ese momento, pero esperaríamos que esta información si genere respuestas, que en forma de consultas nos lleguen de todo el país. Además, y priva esto como una invitación, este puede ser el medio para —aquella idea— la anécdota guardada cálidamente —la inquietud literaria—, la fraternal invitación y cuántas cosas más, que seguramente pueden ser publicadas en este, nuestro, lo cual le pudo resaltar, nuestro medio.
- P. De alguna forma, el contenido de este primer número, es netamente informativo. ¿Qué piensa de esto?
- R. Efectivamente, esto es el primer paso, se han dado algunos cambios dentro de la organización, los cuales son comunicados en los contenidos de este número. Es digno de señalar que todos los artículos fueron escritos por funcionarios de la Dirección, lo que tiene un valor especial, de pronto ingenieros, contadores, administradores, se convierten en escritores. Sin duda su interés no en lograr una pieza literaria, todos persiguen dar a conocer su labor, lo cual además fue presentado con un gran entusiasmo. Es posible que el interés de los contenidos de este número no sea muy universal, es seguro que en nuestra gran familia, hay sin duda mejores escritores, debe de haber excelentes dibujantes, esplendidos charlistas, y mucho talento que desee expresarse. Repito una vez más, este es nuestro medio.
- P. Ingeniero López, si alguien quisiera tomarle la palabra y quisiera expresarse ¿cómo lo podría hacer?
- R. Usted no debió ser caminero, sino periodista, y sin embargo es un caminero expresando su inquietud periodística. Así, de la misma forma, todos podremos hacerlo. Si lo que usted espera es la mecánica, yo la empezaría con una solicitud de apoyo para este medio, es decir con una gran cooperación para "Cooperación", de los señores representantes, jefes de oficina, jefes de departamento, padres de familia, supervisores, residentes, de todos los que tengan alguna jerarquía, para que motiven a sus compañeros a participar. Los materiales se recibirán, por el conducto que los señores representantes elijan en la Oficina de Programas Especiales, en donde el ingeniero Malo, clasificara los artículos y los programara para su publicación.
- P. Por último ingeniero, ¿qué se le ocurre como el mensaje de la Dirección, para el personal?
- R. Tres cosas. Una petición, una oferta y ahora sí una idea. La primera, la petición, el total apoyo para satisfacer la necesidad de comunicación que padecemos. La segunda, mi oferta de estar siempre que pueda, con mi aportación, que podrá ser una anécdota o a lo mejor una caricatura, o esa foto que de repente me sale bien. La tercera, la idea, se me ocurre que podríamos invitar a todos, a un concurso del cuento caminero, que tendrá que redondearse en cuanto a premios, jurados, mecánica en sí. Creo que en el próximo número podremos enviar la convocatoria.



ING. LEONARDO MÉLO Y CERDA
Departamento de Obras

CONSERVACION

¿Qué es conservar un camino?

Al pensar en la conservación de un camino, se nos presenta en la mente la imagen de un camión volteo pintado de amarillo y negro y de un grupo de obreros con casco o con sombrero de palma, equipado con palas; zapapicos o machetes, un par de ellos con unas banderolas o con unos trozos de franela roja, que al agitarla al aire, tratan de advertirlo a quienes por ese camino transitan la presencia de todos ellos.

Sucede que se identifica al todo por una de sus partes.

Si se define conservar un camino como las acciones necesarias que deben efectuarse para mantenerlo en las condiciones originales que tenía en el momento en que se terminó la construcción de cada uno de sus componentes, la imagen descrita anteriormente no representa a la definición.

Para conservar un camino de acuerdo a la definición anterior, es necesario llevar a cabo una serie de acciones, sistemáticas y cíclicas, que se inician al terminar la construcción con la recopilación de los datos de proyecto original y de aquellos que se generaron en el proceso de construcción como son: modificaciones al proyecto, obras adicionales, registros de control de calidad, bancos de materiales, bitácora de la obra, etc.

Estos datos son el patrón contra el cual se debe comparar posteriormente para definir si el camino se está manteniendo en condiciones adecuadas.

La siguiente acción consiste en observar, vigilar o me-

dir con equipos adecuados y registrar las alteraciones o modificaciones de las condiciones originales del camino en las obras de drenaje, en los puentes, en los canales longitudinales y transversales, en la superficie de rodamiento, en el señalamiento horizontal y vertical, en las zonas laterales, en los volúmenes y composición del tránsito, etc.

Al comparar las alteraciones que se hayan presentado con respecto al estado original, se está en posibilidad de cuantificar los volúmenes de obra por ejecutar y de estimar su costo, así mismo, de tomar la decisión respecto al momento en que es conveniente realizar los trabajos, o sea, programar los trabajos de conservación, tomando en cuenta condiciones climatológicas, disponibilidad de recursos humanos y materiales, de tal manera que el camino continúe prestando servicio en las mejores condiciones posibles.

Al ejecutar todas estas acciones en forma sistemática, generando de cada una de ellas la información veraz y oportuna, es posible establecer sistemas de evaluación con lo que se retroalimenta el proceso.

Así se puede decir que "conservar un camino es programar, ejecutar, supervisar y evaluar, los trabajos necesarios para mantener el camino de tal manera que sus condiciones físicas y estructurales se asemejen lo máximo posible a los que tenía en el momento en que se terminó la construcción".

Esta es la responsabilidad que comparten las 31 Juntas Locales de Caminos, en el territorio de cada una de las entidades federativas, y representa preservar el patrimonio estatal o regional sobre el que se apoya la posibilidad de desarrollo, económico, social y cultural.

Para el cumplimiento de esta disponibilidad las Juntas Locales de Caminos cuentan con el apoyo de la Dirección General de Carreteras en Cooperación a través del Departamento de Obras, que tiene entre otras, las funciones específicas de evaluar la conservación de las redes de caminos estatales y de proporcionar orientación y asesoría a cada una de las Juntas Locales de Caminos con objeto de que la infraestructura caminera estatal se encuentre en las mejores condiciones posibles.

COOPERACION

ORGANO INFORMATIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION Y DE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS



ING. SANTOS GAONA GUERRA
Departamento de Análisis y Selección de Equipo

MAQUINARIA PARA NUESTROS CAMINOS

Las Juntas Locales de Caminos, por la índole de su base legal, su integración, diversidad y tipo de obras que construye, reconstruye, mejora y conserva en cooperación con los Gobiernos de los Estados, Municipios y Particulares, obliga a la Dirección General de Carreteras en Cooperación a organizarse de manera diferente a las demás Direcciones de la Secretaría, para establecer sus propios parámetros y determinar sus criterios en materia de equipo en general. Además de acuerdo con la reforma administrativa, se establece de una manera implícita, el requisito para las Juntas, de manifestar y comprobar un potencial técnico administrativo capaz de ejecutar obra por administración en condiciones de rentabilidad que las clasifiquen como un organismo confiable de crédito o financiamiento.

Los altos costos que tienen en la actualidad el equipo, su reconstrucción, su mantenimiento y su operación, comprometen a la Dirección a determinar la autorización de las inversiones en función de estudios técnicos y económicos que le permitan fijar políticas de decisiones apoyándose en: 1) La vigilancia constante de las variaciones del mercado de maquinaria de acuerdo con los precios de unidades nuevas, usadas y renta de equipo. 2) Los análisis económicos y comparativos de las alternativas del retiro, reemplazo, renta o reconstrucción de equipo. 3) Los diferentes aspectos financieros. 4) El valor actual del dinero. 5) Los avances tecnológicos y la obsolescencia. 6) El ahorro en los precios de adquisición en las compras masivas e identificación de proveedores.

Como consecuencia de lo anterior, la Dirección tuvo necesidad de crear un organismo de apoyo, naciendo

así el Departamento de Análisis y Selección de Equipo, integrado por tres Oficinas, que son: La Oficina de Asesoría y Estudios Técnicos, Oficina de Supervisión y Oficina de Análisis de Mercado.

El objetivo básico del Departamento es el siguiente: integrar en forma sistemática, permanente y dinámica, la problemática de las Superintendencias de Maquinaria de las Juntas Locales de Caminos con las funciones de asesoría técnica y servicios de apoyo del Departamento.

Los objetivos específicos: 1) Establecer a nivel individual y nacional costos unitarios de mantenimiento y operación, que permitan con alto grado de confiabilidad la planeación periódica y extraordinaria de presupuestos de mantenimiento y reparaciones. b) De inversiones en la infraestructura de programas de reemplazo de equipo y establecer políticas de operación y contratación de servicios. c) Implementar con bases técnicas adecuadas en cada caso, procedimientos o normas en las áreas de mantenimiento, reconstrucción, capacitación, seguridad e higiene, servicio de radio comunicación. d) Logística de transporte y suministro de insumos en mantenimiento y operación del equipo.



C.P. JAIME PEREZ ZUBIAGA
Departamento de Fondos Cooperativos

MECANIZACION DE REGISTROS

La mayor parte de la información que un hombre de negocios necesita para dirigir las operaciones de su empresa y hacer planes para lo futuro, procede de los registros de contabilidad.

La contabilidad por lo tanto tiene el propósito de analizar las transacciones comerciales y el de registrarlas en forma ordenada y lógica en los libros de contabilidad para expresar los resultados de las operaciones. Por lo tanto los registros de contabilidad se mantienen con los fines de: 1) presentar la situación financiera; 2) suministrar información corriente para el control de las operaciones también corrientes; 3) suministrar datos para el planteamiento de operaciones futuras, y 4) suministrar información al gobierno, banqueros, acreedores, inversionistas y a otros elementos propios y ajenos a la empresa. Por tal motivo, considerando el desarrollo de las Juntas Locales de Caminos, su creciente complejidad y la rapidez de sus operaciones, en el año de 1968; se implantó un sistema de contabilidad debidamente organizado, respaldado por registros manuales con un plan completo de métodos y procedimientos para llevarlo a cabo y así obtener los propósitos y requerimientos de una contabilidad eficiente y confiable. Sin embargo por el crecimiento del número de operaciones, exactitud y amplitud de información, en el año de 1971; el procedimiento manual, fue desplazado y sustituido con el empleo de máquinas de contabilidad de registro directo con las cuales se pudieron apreciar las siguientes ventajas:

- a) Asientos legibles por ser tipográficos.
- b) Simultaneidad en los asientos sobre libros y documentos lo que determinó:
 - I. La coincidencia constante entre contabilidad general de Gastos y Presupuestos.
 - II. Obtención de relaciones mensuales de cuentas y subcuentas, llevándose tarjetas estadísticas.
- c) Cálculos comprobados mecánicamente, lo que eliminaba errores.
- d) Automatismo, pues muchas cantidades impresas una vez se repetían automáticamente en varias columnas para fines de acumulación, restas y saldos.

En síntesis, todo ello se tradujo en oportunidad, exactitud, amplitud de datos en los registros contables y menor esfuerzo en la elaboración de la contabilidad.

La limitación que tienen el empleo de las máquinas de contabilidad es su costeabilidad en relación con el volumen de las operaciones a registrar, motivo por el cual en el año de 1981, viendo la saturación de operaciones, el paso del tiempo, la vida útil y las necesidades de nuevos programas, la máquina 653-T electromecánica, se cambió por un equipo también de registro directo pero de funcionamiento electrónico, el cual dentro de sus características cuenta con introducción de programas a base de grabaciones de minicassettes, memoria que permite decisiones lógicas y la posibilidad de ampliación de programas en cual-

quier momento, ya que su sistema está adecuado para facilitar el crecimiento tanto de los movimientos como de las cuentas, sin alterar sus principios fundamentales.

La mecanización del sistema de contabilidad en las Juntas Locales de Caminos, con base en máquinas de registro directo ha permitido la obtención de información necesaria con rapidez y sobre todo con seguridad.



ING. FERNANDO AVILES GONZALEZ
Departamento Técnico

"COOPERACION, SINONIMO DE UNIDAD Y PROGRESO"

Siguiendo los lineamientos de la política de descentralización de las actividades del sector público establecida por el Jefe del Poder Ejecutivo y en acatamiento de la Ley de Obras Públicas, la Dirección General de Carreteras en Cooperación asesora a los Gobiernos de los Estados en la preparación y ejecución de los concursos para la contratación de las obras contenidas en los Convenios Unicos de Coordinación.

Aun cuando los procedimientos seguidos para la ejecución de los concursos de las obras encomendadas a la Dirección General no eran desconocidos por el personal técnico de las Juntas Locales de Caminos y de la propia Dirección, el considerable aumento en las obras que ahora deben concursarse —de acuerdo con la Ley de Obras Públicas todos los contratos serán adjudicados en subasta— originó el problema de insuficiencia de personal técnico capacitado para preparar tales subastas.

Para que esta escasez no atrasara o interrumpiera la ejecución de las obras programadas, la Dirección General, por conducto de su Departamento Técnico, realizó un programa emergente de capacitación del personal de las Juntas Locales que al efecto fue enviado

a esta ciudad. De esta forma, durante 1981 las Juntas Locales, con el apoyo de la Dirección, cumplieron con el compromiso de concursar todas las obras que entonces lo requirieron, y así mismo la propia Dirección estuvo capacitada para concursar las obras financiadas con recursos federales, que para aprovechar la infraestructura instalada de las Juntas le son encomendadas. Con esto se logró la continuidad de las obras, y la imagen de los Gobiernos Federal y Estatal en lo tocante a la construcción de caminos no se afectó a pesar de la emergencia ocasionada por la aplicación por primera vez, de la Ley de Obras Públicas.

En 1982, el número de obras que deberán concursarse se incrementará —durante 1981 numerosas obras quedaron exentas de este requisito por diversas razones— por lo que la Dirección General intensificará la labor de capacitación del personal de las Juntas, haciendo que participen no sólo en la preparación de los concursos estatales, sino en los de las obras federales, para lograr así en breve tiempo su especialización en el análisis de precios unitarios y en la elaboración de presupuestos.

Con estas visitas del personal técnico foráneo se logra adicionalmente un mayor conocimiento, por parte del personal local, de las condiciones físicas de la obra que se concursará, y el intercambio de opiniones y conocimientos propiciará que los concursos se lleven a cabo cada vez en las mejores condiciones.

La Dirección General, a través de las Juntas Locales, continuará colaborando con los Gobiernos Estatales, proporcionándoles la técnica necesaria y su asesoría, no sólo para la elaboración de concursos, sino para cualquier asunto relacionado con su área de actividades, cumpliendo así con los objetivos de descentralización de las labores de las Dependencias Gubernamentales.



ING. ADOLFO GONZALEZ DEL VILLAR
Departamento de Proyectos

UN BUEN PROYECTO ...

... UN BUEN CAMINO

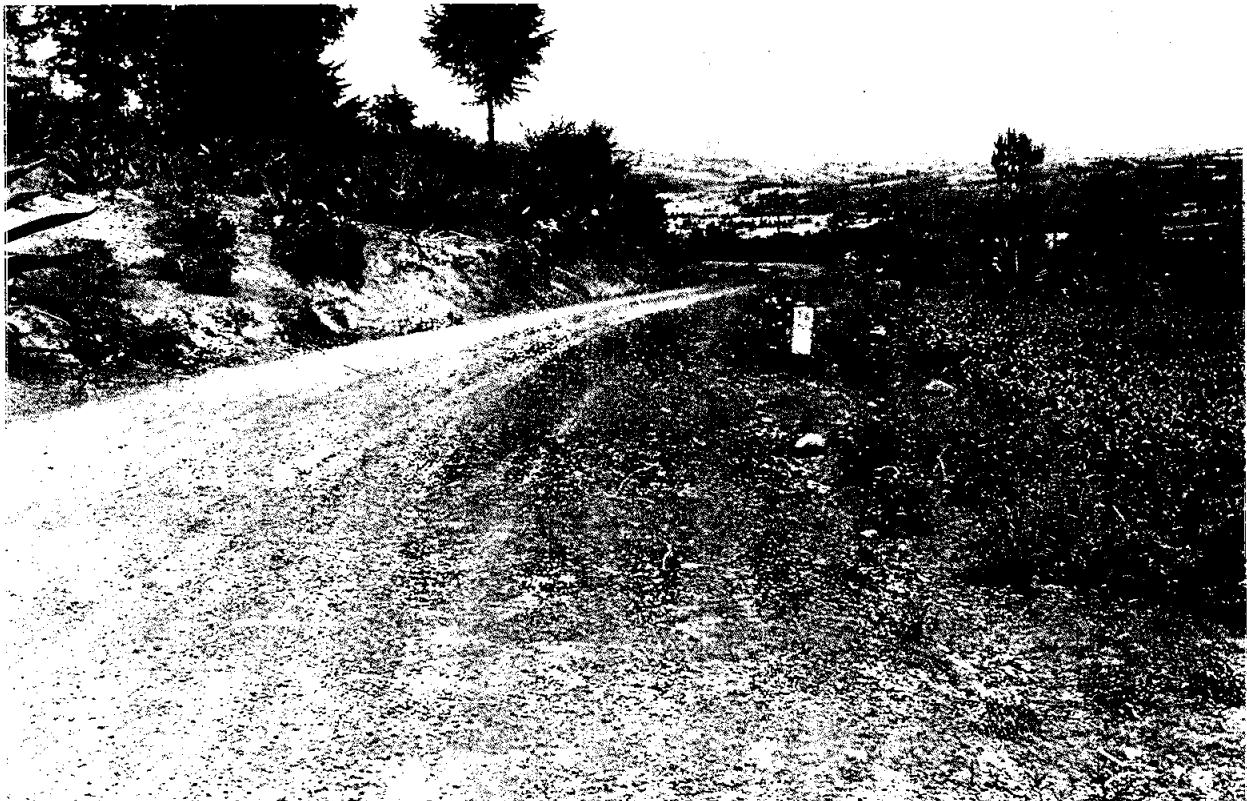
La Dirección General de Carreteras en Cooperación, se ha ido estructurando para dar un mayor asesoramiento tanto en el aspecto técnico como administrativo a las Juntas Locales de Caminos de todos los Estados de la República; razón por la cual el Departamento de Proyectos tiene un grupo de Ingenieros Especializados para resolverles todos los problemas que se les presentan en el proyecto y ejecución de las obras que tienen encomendadas.

En esta forma las Juntas Locales de Caminos realizan un porcentaje muy alto de sus estudios y proyectos que de lo contrario necesitarían un grupo de especialistas que además de resultarles muy costoso los tendrían subocupados. El personal técnico de las Juntas se ha ido superando, utilizando y consultando los Instructivos que el Departamento de Proyectos ha elaborado en las distintas especialidades por lo que va disminuyendo la contratación con empresas particulares.

En el Departamento de Proyectos se estudian las rutas más adecuadas de los caminos de localización difícil, se determinan los cruces más convenientes de ríos y arroyos importantes, se supervisan los estudios topohidráulicos y de cimentación, se analizan los resultados de las pruebas de Laboratorio para dar las recomendaciones de cimentación con las cuales se determina el tipo de puente más adecuado. Se estudian los cruces a nivel y desnivel con los ferrocarriles y caminos. Se definen los lugares más adecuados para libramientos, entronques, elaborando su anteproyecto.

El asesoramiento del Departamento de Proyectos no se limita a las Juntas Locales de Caminos, sino también se extiende a los Gobiernos de los Estados que lo solicitan con lo que logran optimizar sus proyectos y tener economías en la realización de sus obras.

Es muy necesario que los Representantes ante las Juntas Locales de Caminos encuentren la forma de evitar la deserción de su personal técnico, sobre todo del personal joven que en cuanto se siente capaz, busca mejor colocación sin tomar en cuenta que se debe a esa Institución y que debe trabajar para ella y sentirse como parte de la misma.



RELATORÍA GENERAL DE LA PRIMERA REUNIÓN SAHOP - JLC

Quepa añadir que cada programa, debido a sus características de manejo, generaba en ocasiones, problemas de ejercicio, los cuales debían ser resueltos específicamente. Para ello, la Dirección General de Carreteras en Cooperación realizaba reuniones nacionales a las que asistían funcionarios de la Secretaría, de la propia Dirección, Supervisores de Zona, y los Representantes de la Secretaría ante cada Junta Local de Caminos. En dichas reuniones se planteaban los problemas y se llegaba a su solución. Por lo anterior, se enriquece este capítulo con la Relatoría General de una de estas reuniones, con la finalidad de ilustrar con un ejemplo la complejidad de las acciones que estos organismos llevaban a cabo.

PRIMERA REUNIÓN NACIONAL DE REPRESENTANTES DE LA SECRETARÍA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PÚBLICAS ANTE LAS JUNTAS LOCALES DE CAMINOS. QUERÉTARO, 1978.

INFORME DE LA RELATORÍA GENERAL

Durante los días 16 y 17 de febrero de 1978 se realizó en Querétaro la Primera Reunión Nacional de Representantes de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas ante las Juntas Locales de Caminos. A la reunión, presidida por el Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación, secundado por los Jefes de los Departamentos: de Obras, Ing. Antonio Espinosa Esteniú; de Proyectos, Ing. Adolfo González del Villar y Técnico, Ing. Raúl Ogarrio Navarrete, asistieron los Representantes ante las treinta y una Juntas Locales así como los ocho Jefes de Zona en que está dividido el país. Al acto de inauguración concurren también el Arq. Pedro Ramírez Vázquez, Secretario de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, el Arq. Antonio Calzada, Gobernador Constitucional del Estado de Querétaro, el Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario de Obras Públicas y el Ing. Ignacio Villanueva V., Secretario General del Sindicato Nacional de Trabajadores de la S.A.H.O.P. En su importante intervención, al dirigirse a los Representantes de la Secretaría ante las Juntas Locales, el señor Secretario les recordó su responsabilidad de responder a la tradición de servicio y entrega al país que ha caracterizado a la Secretaría a través de sus diversas etapas y los instó a obrar con franqueza a presentar objeciones, sugerencias y observaciones. "Es posible -dijo- que al presentarlas, muchas veces nos equivoquemos, pero más vale la seguridad de que estábamos equivocados al escuchar los razonamientos de otros puntos de vista, a seguir con la duda de si estamos actuando correctamente o no". Finalmente, por la tradición técnica de la Secretaría y por la libertad con que siempre se ha actuado dentro de ella, manifestó su seguridad de que la reunión sería fructífera y nos permitiría reafirmar nuestra organización y forma de trabajo y activar las relaciones con todas las jerarquías de las personas con quienes tenemos que tratar: el peón, a quien tanto debemos, o el técnico que nos orienta y señala los caminos correctos. Tuvieron también destacada intervención en el acto inaugural el Ing. Amado Sandoval, Representante de la Secretaría ante la Junta Local del Estado de Querétaro, saludando a los concurrentes, el Ing. Ignacio Villanueva, Secretario General del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría, el Arq. Antonio Calzada, Gobernador Constitucional del Estado, con emotivas palabras de bienvenida y el Ing. Sergio A. López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación. En su discurso, el Ing. López Mendoza hizo énfasis en que, por su naturaleza, las Juntas Locales constituyen unidades autosuficientes que manejan su patrimonio y son capaces de tomar decisiones, de modo que con el Convenio Único de Coordinación y el Comité Promotor del Desarrollo Regional se ajustan plenamente a la política de desconcentración administrativa y económica. Se refirió al pre-

ponderante lugar que aquéllas ocupan como promotoras de desarrollo y expuso cifras, todas ellas impresionantes, que muestran el sostenido esfuerzo que han realizado. Conminó a los Representantes ante las Juntas a mantener una sistemática labor de evaluación de los resultados que permita lograr que cada peso gastado reditúe beneficios a la colectividad. Por último, insistió en que no existía una agenda cerrada para la reunión e invitó a los asistentes a participar activamente con sus preguntas y comentarios.

Con tan favorables auspicios se desarrolló la reunión, sujetándose al programa preparado de antemano. Cada uno de los Jefes de Departamento expuso ampliamente los temas de su área de trabajo, auxiliándose, en algunos casos, de sus Jefes de Oficina. Tal fue la intervención del Ing. Luis Palacio Kattain, en lo concerniente a laboratorio y procedimientos de construcción; del C.P. Gabriel Cajiga, tratando del ejercicio de los fondos cooperativos y del Ing. Santos Gaona Guerra, en lo tocante al equipo mecánico. Igualmente, expusieron temas de su incumbencia el Sr. Jorge Casanova Bustos, Jefe de la Oficina Administrativa y el Lic. Amadeo Zumaya Hernández, Asesor del Director General, el primero sobre administración interna y el segundo sobre relaciones laborales y seguridad social. Por último, el Lic. José Joaquín César Arzani, Director General de Administración Foránea, trató detalladamente lo relacionado con los programas de desconcentración de la Secretaría. Al terminar cada una de las exposiciones, el Ing. López Mendoza solicitó del auditorio las preguntas de naturaleza general que sobre el tema se quisieran hacer, a reserva de que las más específicas se formularan por escrito para ser contestadas en las sesiones programadas al efecto. De ambas formas, se recibieron y contestaron ciento ochenta y dos preguntas, cifra que pone de manifiesto el interés de los participantes. Después de dos jornadas de trabajo, se llegó a las siguientes conclusiones, fruto del examen detallado, con la libre intervención de los participantes, de todos los aspectos que conforman las actividades de las Juntas y de sus relaciones con la Secretaría y los Gobiernos locales. Estas conclusiones son compatibles con las más altas instrucciones y normas de la Secretaría y se ajustan a las diversas peculiaridades de cada una de las Juntas. Su observancia facilitará el trabajo de éstas y agilizará su comunicación con las dependencias federales y estatales. En su exposición se sigue, en lo posible, el orden del programa general de la reunión.

CONCLUSIONES

I.- Las Juntas Locales de Caminos son organismos oficiales con personalidad y patrimonio propio y capaces de tomar decisiones. Como tales, no forman parte de los Centros S.A.H.O.P.

II.- El Jefe del Centro S.A.H.O.P. es la autoridad máxima de la Secretaría en la entidad. En tal virtud, el Representante de la Secretaría ante la Junta depende, jerárquicamente, de él en los términos del Reglamento Interior de la propia Secretaría y de las disposiciones que al efecto existen. Por lo mismo, está obligado a mantenerlo informado de todo lo relacionado con las labores que le corresponden de acuerdo con la Ley Sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados y con su Reglamento, así como de las instrucciones especiales que emanen de la Dirección General de Carreteras en Cooperación.

III.- Como miembro de la Junta Local de Caminos, el Representante de la Secretaría está obligado a proporcionar al Gobernador del Estado, Presidente de la Institución, o a los funcionarios del Gobierno local la información directa que le soliciten. De los asuntos así tratados, también informará el Representante al Jefe del Centro S.A.H.O.P.

IV.- Los nuevos mecanismos administrativos, Comité Promotor del Desarrollo Económico y Social Regional y Convenio Único de Coordinación, merecieron especial atención en la reunión, dada la trascendencia que implican en el futuro desarrollo de nuestras actividades. Los propósitos implícitos en la creación del Convenio Único y, tiempo atrás, en la de las Juntas Locales son los mismos: la cooperación entre el Gobierno Federal y los Gobiernos Estatales. Es por esto que se considera que las Juntas Locales son organismos idóneos para dirigir y supervisar las obras viales de cooperación bipartita y tripartita que forman parte de los Convenios Únicos de Coordinación.

V.- El Acuerdo Presidencial que dispone la celebración de los Convenios Únicos de Coordinación señala que los Secretarios de Estado deben rendir un dictamen a la hoy Secretaría de Programación y Presupuesto sobre la viabilidad, conveniencia y ubicación de los programas específicos de desarrollo en el contexto de las prioridades nacionales. Por lo mismo, para que el Secretario esté en posibilidad de cumplir esta función, es necesario que los Representantes estén oportunamente informados de las proposiciones formuladas en los Comités Promotores del Desarrollo Económico y Social Regional -COPRODES- para hacerlas de inmediato del conocimiento de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, misma que consolidará la información y, con sus comentarios, la someterá a la consideración superior. Es por ello conveniente que dichos Representantes asistan a las reuniones de los comités acompañando al Jefe del Centro S.A.H.O.P. y participen activamente en la elaboración de los programas que están a cargo de la Junta.

VI.- Para fortalecer el sistema federal mediante una mayor participación de las entidades federativas en la planeación y ejecución de los programas, en el Convenio Único de Coordinación se acuerda que los Gobiernos locales pueden decidir respecto a forma de contratación y ejecución de las obras. Es conveniente, en ciertos casos, la expedición de documentos aclaratorios sobre la participación de la Secretaría y de los propios gobiernos para el mejor desarrollo de los programas. Esta proposición se apoya también en los términos de los oficios de transferencia que dirige la Secretaría de Programación y Presupuesto a los Gobernadores, en los cuales se señala que dicha Secretaría tomará nota de que las modalidades y coordinación para la ejecución de las obras serán establecidas entre el Gobierno local y la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

VII.- Por la frecuente irregularidad en la captación de recursos que los particulares se comprometen a aportar para la construcción de caminos vecinales, los Gobiernos locales se ven a veces precisados a modificar la programación, retirando los caminos que se encuentran en esas condiciones y adicionando aquéllos para los cuales se dispone de recursos. Esto origina a la Junta gastos innecesarios en el proyecto de caminos que después se eliminan del programa. Ante esta eventualidad, se recomienda prudencia en la elaboración de los proyectos de los caminos vecinales, regulándola en la medida en que los particulares hagan sus aportaciones.

VIII.- Entre la documentación entregada a los Representantes ante las Juntas Locales, figura un ejemplar del Convenio Único de Coordinación y del último proyecto de su Manual de Operación. Es indispensable que los estudien detenidamente y consulten a la Dirección General de Carreteras en Cooperación respecto a las dudas que en su interpretación se les presenten. De esta forma, se capacitarán para colaborar debidamente con los Gobiernos locales y los comités -COPRODES- cuando sea necesario o así se les solicite, en lo concerniente a la relación del Convenio con la Ley Sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados y con su Reglamento, ambos en vigor y que deben respetarse. Esta colaboración deberá extenderse, si es necesario, a los Representantes de la Secretaría de Programación y Presupuesto ante dichos comités.

IX.- Sin el conocimiento exacto de lo que se hace y de lo que esto cuesta, ninguna organización operará con eficiencia. Por ello, se insiste en que la información sea veraz y oportuna. Los Representantes de la Secretaría están obligados a entregar a los Centros S.A.H.O.P., antes del día 25 de cada mes, las formas S.I.D.I.-S.A.H.O.P. debidamente formuladas con todos los datos que en ellas se solicitan, correspondientes a los programas: Carreteras Estatales (construcción, conservación y reconstrucción); Carreteras Vecinales; Programa Estatal parcialmente financiado por el BID; Obras Federales Complementarias y cualquier otro que se les haya encomendado.

X.- Independientemente de la información que debe proporcionarse al Centro S.A.H.O.P., los Representantes de la Secretaría están obligados a remitir al Departamento de Obras de la Dirección, marcando copia al propio Centro S.A.H.O.P., lo siguiente: entre septiembre y octubre, los pre-programas del ejercicio siguiente señalando los adeudos por cubrir, las obras inconclusas y todos los datos necesarios para el estudio y dictamen correspondiente; durante el mes de enero deben remitir los programas de conservación y a más tardar en marzo el de obras por administración y la relación de obras que deben contratarse, así como la distribución del presupuesto por programas. A su vez, el Departamento de Obras enviará a las Juntas Locales copia de los informes que rindan los supervisores contables y de laboratorio y los Jefes de Zona. Estos informes incluirán las observaciones y soluciones que ambos propongan para mejorar los índices de productividad.

XI.- Para evitar pérdidas y duplicación en los trámites, los Representantes de la Secretaría deben tener especial cuidado en remitir su correspondencia precisamente al departamento u oficina al que específicamente corresponda el trámite del asunto. Cuando se presuma que el asunto compete a dos o más dependencias de la Dirección, el oficio se enviará a una de ellas, la que se considere mayormente involucrada, y se marcarán copias a las demás. Sólo en relación con asuntos especiales se dirigirá la correspondencia directamente al Director General, pues son los Jefes de Departamento y de la Oficina Administrativa los encargados de llevar a acuerdo todos los asuntos de la competencia de sus respectivas dependencias.

XII.- El Departamento de Obras debe recibir la correspondencia relacionada con los siguientes asuntos: pre-programas, programas y sus modificaciones de los rubros caminos estatales, vecinales, estatales parcialmente financiados, obra federal complementaria, conservación y trabajos por administración. Contratación, convenios, estimaciones, modificaciones de precios unitarios, actas de entrega, fianzas y trámite de descuentos de ley. Supervisión y control de obras, normas de calidad, control de calidad y asesoría y proyectos de terracerías, concretos, pavimentos, etc. Distribución del presupuesto por programas, control y vigilancia del presupuesto, almacén, compras y personal.

XIII.- El Departamento de Proyectos debe recibir la correspondencia relacionada con: programas anuales de estudios y proyectos; solicitudes de autorización para contratar estudios y proyectos; consultas para modificar proyectos ya aprobados en construcción; solicitudes de asesoramiento, selección de rutas, proyecto geométrico, cruce de ríos, adaptación de puentes, revisión de proyectos elaborados por las Juntas, anteproyectos de intersecciones y libramientos y solicitud de fabricación de señales de tránsito.

XIV.- El Departamento Técnico debe recibir la correspondencia relacionada con: concursos de obras; precios unitarios; derecho de vía; maquinaria y equipo; informes según instructivo. Entre estos informes figura el mapa de carreteras de la entidad que se actualiza cada año. En este mapa los caminos se han numerado en forma arbitraria. En lo sucesivo, para la identificación de cada camino,

será obligatorio el empleo de la clave S.I.D.I.-S.A.H.O.P. correspondiente.

XV.- La Oficina Administrativa debe recibir la correspondencia relacionada con: altas y bajas del personal; solicitud de incremento de sueldo; cambio de radicación del personal federal comisionado en las Juntas; plantilla de personal (semestralmente); fianzas de fidelidad; resguardos de bienes federales; recepción de fondos correspondientes a aportaciones federales y estatales.

XVI.- La Oficina de Asesoría Legal debe recibir lo relacionado con: solicitudes de trato especial; licencias, permisos y tolerancias; riesgos de trabajo; pagos de marcha; suspensión de las relaciones de trabajo; terminación de las relaciones de trabajo; convenios de subrogación al ISSSTE; servicios médicos; cambios de adscripción de trabajadores de las Juntas; solicitudes para corregir incongruencias de labores.

XVII.- A partir de 1968, las Juntas Locales cuentan con sus propios laboratorios de ensaye de materiales; para asesorarlos, la Dirección tiene una oficina especializada dependiente del Departamento de Obras, a la que deben de remitirse los resultados de los ensayos practicados. Esta oficina es auxiliar y no fiscalizadora de las Juntas, por lo que los Representantes de la Secretaría deben recurrir siempre a ella para el debido control del proyecto y construcción de las obras que tienen encomendadas. Los laboratorios de las Juntas estarán dotados del equipo necesario en buen estado y de personal idóneo que haya recibido capacitación adecuada. Debe evitarse que el personal esté subocupado. Cuando por circunstancias especiales no se requieran ensayos o estudios para caminos en proceso de construcción, el personal se ocupará en estudiar caminos u obras para el futuro.

XVIII.- Los Representantes de la Secretaría están obligados, bajo su responsabilidad, a aplicar a los contratistas las penas que se deriven de la mala ejecución de las obras. Al efecto, se hace un especial llamado de atención sobre los concretos, cuya calidad debe ser estrictamente la del proyecto.

XIX.- Todo el control de calidad de las obras a cargo de la Junta debe realizarlo mediante su propio laboratorio. Solamente cuando éste no cuente con los elementos necesarios o el equipo esté en mal estado y no pueda reponerse oportunamente, se recurrirá al laboratorio de la Secretaría adscrito al Centro S.A.H.O.P.

XX.- El incremento en el trabajo que se ha registrado en las Juntas exige que el personal que en ellas labora sea cada día más eficiente y responsable. Esto sólo puede lograrse mediante la capacitación y actualización de sus conocimientos según la preparación académica de cada uno. Al efecto, la Secretaría imparte cursos de capacitación para el personal administrativo, técnico y obrero, a los cuales deberá asistir el personal de las Juntas que justificadamente designe el Representante de la Secretaría. Los cursos de capacitación para el personal de laboratorio serán de dos categorías: para personal con escolaridad avanzada y para laboratoristas prácticos. La Secretaría da a conocer oportunamente a los Centros S.A.H.O.P. las fechas de iniciación de tales actividades, por lo que los Representantes de la Secretaría deberán solicitar de éstos la información correspondiente.

XXI.- El Director General, los Jefes de Departamento, los Jefes de Zona y los Representantes de la Secretaría juzgan de gran importancia la comunicación directa entre sí. Por ello, el Director General resolvió reanudar las reuniones periódicas, por separado con cada uno de estos últimos, a las que también asistirá el Jefe de Zona correspondiente.

XXII.- Para la reparación de vehículos y equipo se exige a las Juntas contar con autorización de la Dirección. El estudio y resolución de estas autorizaciones requiere un trámite de varios días, ocasionando a veces retraso en la reparación, con la consiguiente suspensión de la obra respectiva. En obvio de este inconveniente, las Juntas podrán reparar o contratar la reparación de vehículos y equipo de construcción, bajo la exclusiva responsabilidad del Representante S.A.H.O.P., sin recabar previamente la autorización cuando los presupuestos a máquina cerrada para la reparación tenga un valor máximo de diez por ciento del costo de inventario para vehículos y equipo ligero y de cinco por ciento para equipo pesado, o bien de \$15,000.00 pesos para vehículos y \$45,000.00 pesos para maquinaria, lo que sea mayor. Una vez realizado el trabajo se informará al Departamento Técnico.

XXIII.- Ante el problema de que en las Juntas Locales se requiere de una permanente reposición de equipo para atender adecuadamente la conservación de la creciente red de caminos a su cargo, se concluyó lo siguiente:

- 1.- Que los Jefes de Zona en colaboración con los Representantes de la Secretaría hagan un análisis de las necesidades de vehículos, maquinaria y equipo en cada una de las Juntas para que la Dirección esté en posibilidad de hacer las gestiones necesarias para adquirir en paquete y/o pago a crédito los elementos complementarios, según posibilidades de cada Junta.
- 2.- Que el Departamento Técnico proporcione a las Juntas asesoría en análisis, adquisición y operación y en todo lo relacionado con el equipo de construcción.
- 3.- Que las Juntas Locales proporcionen información respecto al estado físico del equipo de construcción a su servicio, con el fin de que el Departamento Técnico haga el análisis correspondiente y esté en posibilidad de orientarlas respecto a sus programas de reparación.
- 4.- Que, previo programa de utilización de equipo, las Juntas Locales proporcionen al Departamento Técnico la información necesaria para que se determine el equipo subocupado y se boletine para mejor aprovechamiento en otras Juntas.
- 5.- Que el Departamento Técnico coordine con la Dirección General de Maquinaria el acceso a los diferentes cursos de capacitación programados por la Secretaría o solicitados por la Dirección.
- 6.- Que con base en el programa de utilización de equipo, las Juntas determinen sus necesidades de herramientas de ataque y las comuniquen al Departamento Técnico para que éste los auxilie en su programa de adquisición.
- 7.- Que las Juntas lleven un control del gasto de reparación y mantenimiento por unidad.
- 8.- Que el Departamento Técnico elabore un programa de asistencia y lo dé a conocer oportunamente a las Juntas.
- 9.- Que tanto el Departamento Técnico como los Representantes de la Secretaría tengan presente que el equipo, maquinaria y vehículos son la principal herramienta para el desarrollo de todas las actividades de las Juntas, por lo que se les debe prestar la debida atención.

XXIV.- Algunas Juntas Locales están utilizando equipo de la Secretaría en calidad de préstamo; la Dirección General promoverá ante las autoridades correspondientes la cesión a favor de las Juntas de los vehículos y maquinaria que se encuentran en tales condiciones.

XXV.- Mientras no se ordene lo contrario, los precios unitarios para la liquidación de las obras de los caminos estatales y vecinales serán los autorizados para el ejercicio de 1977. En caso de que la Secretaría autorice un aumento respecto a éstos lo informará así a la Dirección.

XXVI.- Los Representantes harán saber a los contratistas que cuando soliciten la revisión de

algún precio unitario o la determinación de uno nuevo, la solicitud se dirigirá invariablemente a la Junta Local, con copia a la Dirección, anexando la justificación correspondiente. En cuanto obre en poder de la Junta dicha solicitud, el Representante de la Secretaría la turnará a la Dirección junto con su opinión fundamentada y los datos y comentarios que sirvan de elemento de juicio para la revisión. Este trámite deberá lograr la máxima brevedad -el lapso entre la recepción por la Dirección de la primera copia y la de la solicitud comentada por el Representante, medirá la efectividad del trámite- pues la demora en la solución de estas peticiones perjudica tanto al contratista como a la propia Junta.

XXVII.- Proyectos de caminos y puentes.

- a).- Para la selección de ruta de un camino, la elaboración de anteproyectos de libramientos, entronques y pasos, etc., se tendrá especial cuidado de utilizar las cartas y pares estereoscópicos que edita DETENAL, los cuales podrán adquirirse a través del Departamento de Proyectos.
- b).- Las Juntas Locales deben colaborar en la elaboración de estudios de evaluación de los caminos que se propongan y en función de ellos el Centro S.A.H.O.P. sugerirá a los gobiernos locales las prioridades par su construcción.
- c).- Para evitar incrementar el personal y para lograr menos costos de proyecto de caminos, libramientos, entronques y pasos, debe analizarse la posibilidad de contratar los trabajos de gabinete. Esta contratación no debe generalizarse, sino estudiar cada caso en particular.
- d).- Antes de proceder al estudio y proyecto de un puente se investigará si hay posibilidades reales de construirlo; si no las hay, deberá ordenarse sólo un anteproyecto, que se obtiene con rapidez y bajo costo y evita pérdida de tiempo y dinero si la obra no se construye.
- e).- El proyecto de puentes se programará con tres meses de anticipación, tiempo que requieren los estudios topohidráulicos, de cimentación y proyecto de la estructura.
- f).- Es conveniente, por resultar más económico, que los estudios geométricos para terracerías, los proyectos de pavimentos y los estudios de cimentación para estructuras se efectúen con personal de las Juntas. Si es posible, aquellas que tengan gran demanda de proyectos de puentes adquirirán su propio equipo de perforación, así podrán ahorrar dos tercios de lo que a contrato cuesta el metro de sondeo. Aquellas Juntas que dispongan de esta clase de equipo deberán programar su utilización a fin de que cuando no lo necesiten lo aprovechen otras Juntas mediante una compensación que servirá para amortizar la inversión.
- g).- Es así mismo necesario que se adiestre personal para que haga los estudios topohidráulicos, pues la selección del cruce, además de garantizar la vida de la estructura, traerá mayor economía en su construcción.

XXVIII.- Para autorizar la inversión en una obra, la Secretaría de Programación y Presupuesto exige la presentación de un expediente técnico. Esto impone a la Junta la necesidad de estudiar con anticipación las obras que pretende programar en el ejercicio del año siguiente. Como los gastos de ingeniería se autorizan en la medida del monto de los trabajos que se realizarán durante el mismo ejercicio, la Junta no dispone de los necesario para otros estudios anticipados. En tal virtud, es necesario que en los presupuestos futuros se destine un renglón a tales estudios y proyectos.

XXIX.- Es frecuente que algunos Gobiernos locales soliciten de las Juntas el proyecto de obras que no figuran en el programa. Cuando la Junta disponga de recursos no debe negar esta colaboración, en caso contrario es necesario que el Estado reembolse a la Junta lo invertido en estudios no programados.

XXX.- Durante la reunión se trató exclusivamente lo relacionado con el personal al servicio de las Juntas. Para evitar las discrepancias entre categorías y remuneraciones a trabajo igual y para unificar catálogos de empleos, de tabuladores de salarios para el personal de lista de raya y de viáticos y compensaciones cuando procedan, se llegó a las siguientes conclusiones de aplicación obligatoria en todas las Juntas:

a).- Se elaborará una plantilla de personal conforme al modelo e instructivo que se entregaron a cada uno de los Representantes de la Secretaría. El objetivo de esta plantilla es el agrupamiento de las categorías del personal para disponer de información precisa y actualizada sobre datos básicos de cada trabajador.

b).- El salario del personal a lista de raya deberá ser el que para cada categoría y zona geográfica señala el tabulador de salarios de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. En el caso de los peones se aplicará salario mínimo correspondiente al lugar de adscripción. Este tabulador y las instrucciones para aplicarlo se entregaron a los participantes en la reunión.

c).- Los sueldos del personal técnico y administrativo serán los que fija el catálogo de empleos de la Secretaría, que también se entregó. Para el cumplimiento de las instrucciones contenidas en éste y en el párrafo anterior, en cada Junta se llevará a cabo, coordinadamente con la sección sindical, una recategorización del personal en lo que se refiere a las plazas y sus denominaciones para que éstas sean congruentes con las labores que desempeñe el trabajador (una secretaria, por ejemplo, no debe figurar en lista de raya, ni un chofer en nómina). Al hacer estos ajustes, por ningún motivo se afectará al trabajador en sus percepciones, ya que al señalarle nueva categoría se escogerá aquella que reciba emolumentos iguales o ligeramente superiores a los que disfruta, pero nunca inferiores.

d).- Los viáticos del personal, entendidos como la cantidad que se aplica en pago de gastos de alimentación y hospedaje que se realizan en el desempeño de comisiones transitorias en lugar distinto al de la residencia oficial, se pagarán, con la autorización del Representante, conforme a las tarifas según cargo y entidad que rigen en la Secretaría. Por ningún motivo se aceptará el pago de viáticos calculados como porcentaje de sueldo, ni el que los viáticos se consideren como parte integrante de éste.

e).- Para el cabal conocimiento del personal técnico y consecuentemente su más adecuada utilización en áreas congruentes con su capacidad y escolaridad, las Juntas Locales enviarán a la Dirección un directorio de los profesionistas que en ellas laboran y un *curriculum vitae* de cada uno de ellos, en las formas que se entregaron como modelo, agregando la calificación que según el criterio del Representante le corresponda.

f).- Los incrementos en las percepciones del personal de las Juntas tienen que ser sancionados por la Dirección. Las solicitudes que al efecto se formulen deberán llegar a las oficinas centrales con los antecedentes que las generen y justifiquen y con la opinión del Representante y de la sección sindical.

g).- La carencia de un organismo de seguridad social en las Juntas ha originado en éstas un problema insoslayable: el del personal de edad avanzada que representa una carga y disminuye la productividad. Para aligerar esta situación se llevará a cabo en cada Junta, con la participación de la sección sindical, un estudio integral del personal a efecto de liquidar, en términos de la Ley Federal del Trabajo, a los empleados mayores de cincuenta años con menos de quince de antigüedad y, en general, al personal que sea innecesario. Este estudio se enviará a la Dirección.

h).- Con vistas a aumentar su productividad, cada Junta implantará sistemas de motivación y estímulos a sus empleados y trabajadores.

i).- Para no incrementar el ingreso de trabajadores eventuales y favorecer a los campesinos de las regiones que cruzan los caminos, algunas fases de la conservación, como el desyerbe, se darán

a destajo a dichas personas.

XXXI.- En algunas ocasiones, las Juntas emplean personal a quien se contrata verbalmente. Esto origina, posteriormente, la dificultad de determinar su situación laboral y consecuentemente la de poder exigirles el debido cumplimiento de sus obligaciones como trabajadores. Para evitar esta irregularidad, en lo sucesivo cualquier relación de trabajo que se origine en las Juntas deberá ser consecuencia directa e inmediata de un contrato de trabajo escrito y aceptado por el trabajador, en virtud de que sólo este documento es capaz de contener las condiciones en que habrán de llevarse a cabo las relaciones laborales, señalándose específicamente a los trabajadores el servicio o servicios que deben prestar y el tiempo o la obra para el que se les contrata.

XXXII.- La Ley Federal del Trabajo dispone que el señalamiento de un tiempo determinado únicamente puede estipularse cuando lo exija la naturaleza del trabajo que se va a prestar, o cuando se tenga por objeto substituir temporalmente a otro trabajador. Es por esto que cuando las Juntas contratan personal por tiempo determinado lo hacen incorrectamente y provocan litigios en su contra al demandar el trabajador la prórroga del contrato, cuando una vez terminado, subsiste la materia del trabajo. En lo sucesivo, los contratos de trabajo por tiempo determinado sólo deben darse cuando se tenga por objeto substituir temporalmente a otro trabajador o cuando pueda precisarse correctamente la duración del contrato en función de la magnitud de la obra. En los demás casos, deberán otorgarse contratos de trabajo para obra determinada, teniendo especial cuidado de que al formularlos se precise la obra y los servicios que habrán de prestarse en la misma, ya que en este tipo de contratos su duración deriva de la conclusión de la obra que lo motiva.

XXXIII.- Por la naturaleza de las Juntas Locales, los empleados que las sirven no tienen el carácter de trabajadores federales ni el de trabajadores estatales. Por ello, resulta apremiante la necesidad de establecer disposiciones reglamentarias que rijan para ellos. Mientras se logra contar con tales preceptos, para regular las relaciones entre las Juntas Locales y su personal, deberá servir de referencia en lo conducente lo dispuesto en el artículo segundo de las Condiciones Generales de Trabajo aplicables a los trabajadores de la S.A.H.O.P., a reserva de que cuando se dicten las disposiciones que específicamente habrán de regir las relaciones entre las Juntas y sus trabajadores, surtirán sus efectos y se considerarán como anexo de las Condiciones Generales de Trabajo de la S.A.H.O.P.

XXXIV.- Algunos Representantes de la Secretaría han interpretado equivocadamente la circular 12-2235 de fecha 17 de julio de 1974, mediante la cual el Oficial Mayor del ramo dio a conocer el acuerdo del Secretario relacionado con el "Trato Especial". Esto ha originado que algunos trabajadores se hayan retirado y sigan cobrando sus sueldos o salarios gravando el presupuesto de la Junta. La interpretación correcta de las condiciones A y B que reglamentan el beneficio de dicho trato especial son las siguientes:

Condición A.- Si el trabajador, al cumplir la edad y tiempo de trabajo especificados, se encuentra gozando plenamente de facultades para seguir laborando, el trato especial consistirá en asignarle tareas y horarios especiales, sin que por ningún motivo deje de asistir a su centro de trabajo.

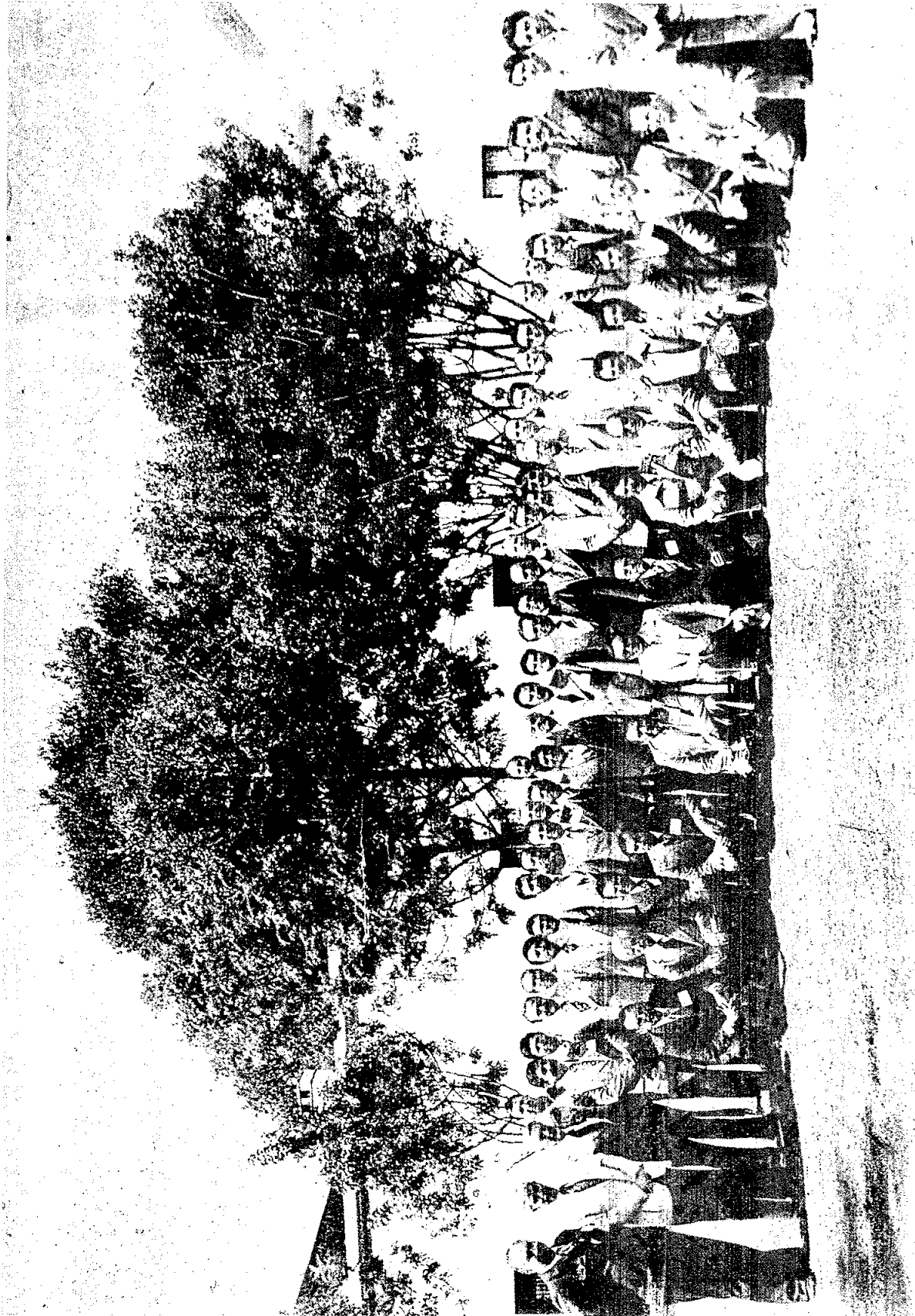
Condición B.- Para conceder trato especial con esta condición, será factor determinante el certificado médico que acredite la incapacidad que padezca el trabajador, para que con base en el mismo se determine el criterio laboral a seguir.

XXXV.- La mayoría de las Juntas Locales no tienen adscrito a su personal a ningún sistema de seguridad social, lo cual, además de la desventaja en que se desenvuelve el propio trabajador, acarrea a las Juntas gastos excesivos o improductivos por los servicios médicos, de medicinas y por el personal incapacitado que aumenta cada año en forma alarmante. Esta situación repercute desfavorablemente en la administración y productividad de los organismos, lo que hace inaplazable la protección de su personal. A este respecto se confía en que con la colaboración e intervención de los Gobiernos locales y del Sindicato pronto se logrará la afiliación de los trabajadores al Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.

XXXVI.- Todos los asistentes a la reunión recibieron un documento que incluye las funciones de la Dirección y sus diversas dependencias y contiene instrucciones detalladas respecto a cada una de las áreas de actividad. Este documento debe considerarse también como parte integrante de estas conclusiones por lo que su observancia, en todo lo que no se oponga a éstas, es obligatoria.

La Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, por conducto de su Dirección General de Carreteras en Cooperación, felicita por el éxito alcanzado a todos los que intervinieron en la organización de esta Primera Reunión Nacional de Representantes de la Secretaría ante las Juntas Locales de Caminos; agradece a los participantes el entusiasmo y entrega al trabajo que mostraron durante el desarrollo de las deliberaciones y los exhorta a aprovechar las enseñanzas que de ellas se derivan; por último, dedica una especial mención de gratitud al Gobernador Constitucional del Estado de Querétaro por su amable hospitalidad.

*Querétaro, 17 de febrero de 1978.
Ing. Jesús Malo del Castillo.*



Nota: Anexamos una fotografía del grupo que participó en la Reunión que la relatoría describe.

Asistentes a la Primera Reunión Nacional de Representantes de la S.A.H.O.P. ante las Juntas Locales de Caminos, febrero de 1978, en Jurica Querétaro, encabezados por el Sr. Arq. Pedro Ramírez Vázquez, Secretario del Ramo, El Sr. Arq. Antonio Calzada V., Gobernador del Estado de Querétaro, el Sr. Ing. Rodolfo Félix Valdés, Subsecretario de la S.A.H.O.P., el Ing. Sergio López Mendoza, Director General de Carreteras en Cooperación. el Ing. Ignacio Villanueva, Secretario Genral de la S.A.H.O.P. acompañados por los Representantes y Funcionarios de la Dirección General de Carreteras en Cooperación que se detallan en la siguiente relación:

Ing. Antonio Espinosa Esteniú Jefe del Dpto. de Obras; Ing. Adolfo González del Villar, Jefe del Dpto. de Proyectos; Ing. Raúl Ogarrío Navarrete, Jefe del Dpto. de Proyectos; Lic. Amadeo Zumaya Hernández, Asesor Jurídico C. Director; C. Jorge Casanova Bustos, Jefe de la Ofna. Administrativa; Ing. José Ma. Pino Rodríguez, Jefe de la Ofna. Caminos Vecinales; Ing. Jesús Malo del Castillo, Jefe Ofna. Programas Especiales; C.P. Gabriel Cajiga Torres, Jefe Ofna. Fondos Cooperativos; Ing. Luis Palacio Katthain, Jefe Ofna. de Laboratorios; C.Héctor Hernández, Jefe Secc. Personal; C. Jaime Pérez Zubiaga, Jefe de Secc. Supervisión Contable; Ing. Santos Gaona Guerra, Jefe Secc. Supervisión Contable; Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez, Jefe de Zona; Ing. José Angel Cantú Moya, Jefe de Zona; Ing. Oscar Torres Ávila, Jefe de Zona; José González Maiz, Jefe de Zona; Ing. Pablo Arana Partida, Jefe de Zona; Ing. José Luis Canal Fernández, Jefe de Zona; Ing. Jesús Gil Vicario, Jefe de Zona; Ing. Carlos Burgos Barrera, Jefe de Zona; Ing. Angel Aragón Pechir, Jefe de Zona; Ing. Ricardo Villalpando Ruelas, Aguascalientes; Ing. Xavier Ayala Juárez, Baja California Norte; Ing. Luis Felipe Salinas Codina, Baja California Sur; Ing. Francisco J. Cano Heredia, Campeche; Ing. Fernando González Cantú, Coahuila; Ing. Ariosto León Camacho, Colima; Ing. Rubén Hernández Catañeda, Chiapas; Ing. Armando Urbina Amador, Chihuahua; Ing. José Romero Rodríguez, Durango; Ing. Manuel Arredondo Castañeda, Guanajuato; Ing. José Rivera Montiel, Guerrero; Ing. Rubén Valenti Fuentes, Hidalgo; Ing. Miguel Angel García Fernández, Jalisco; Ing. César González Viejo, México; Ing. Sergio Ávila Ornelas, Michoacán; Ing. Ignacio Yáñez Cruz, Morelos; Ing. Virgilio Pineda Arrellano, Nayarit; Ing. Leonardo Melo y Cerda, Nuevo León; Ing. Rogelio F. Ballesteros Vizcarra, Oaxaca; Ing. Nicolás Ojeda Ortega, Puebla; Ing. Amado Sandoval Guzmán, Querétaro; Ing. Fernando Escamilla Baz, Quintana Roo; Ing. José Durand Magón, San Luis Potosí; Ing. Jesús Gaytán López, Sonora; Ing. Luis Alfonso Fernández Casillas, Sinaloa; Ing. Ramiro Olive Canepa, Tabasco; Ing. Jesús Núñez Villarrea, Tamaulipas; Ing. Salvador de Alba Salinas, Tlaxcala; Ing. Domingo Salgado Malgarejo, Veracruz; Ing. Mario Roger Heredia Trujillo, Yucatán; Ing. Adolfo Elías Cardona, Zacatecas.

PROGRAMAS

Para este apartado en particular, añadiremos un comentario sobre lo que fueron los diversos programas por medio de los cuales este organismo desarrolló sus labores, integrando de manera fundamentalmente dinámica el modo de operativizar sus recursos tanto económicos como humanos. (Aunque por la publicación *Obras Públicas* hemos podido conocer algunos de los importantes programas, haremos un breve comentario de los otros).

Programa Carreteras Urbanas: su presupuesto se aplicaba al mejoramiento del alineamiento de las calles de las poblaciones que cruzaban los caminos, comprometiéndose el Estado y los Municipios a realizar los trabajos de drenaje y de la red de agua potable, en caso de no existir, para proceder a su pavimentación.

Convenio con PEMEX: su aportación se invertía en los caminos de acceso a las zonas de perforación de pozos partiendo de la red de caminos existente (por ejemplo, los convenios celebrados con Pemex y el gobierno de Chiapas, Pemex y el gobierno de Veracruz y Pemex y el gobierno de Tabasco, gracias a los cuales fue posible mejorar las respectivas redes carreteras de dichos Estados, a manera de que se adecuaran a las necesidades de acceso y distribución de la industria petrolera, sin detrimento de las propias necesidades de cada Estado).

Fondo C.U.C. (Convenio Único de Coordinación): Con la información del Gobierno del Estado, la Junta Local de Caminos, conjuntamente con el Centro SAHOP y tomando en cuenta los planes Nacional, Estatal y Municipales de desarrollo urbano, elabora los anteproyectos del programa. Con ellos, el Jefe del Centro SAHOP, generalmente acompañado por el Representante de la Secretaría, trabaja en el seno de los COPRODES (Comités Promotores del Desarrollo Económico y Social Regional) para integrar y proponer el programa y presupuesto para el año. Una vez definidos éstos, el Ejecutivo estatal lo remite a la Secretaría de Programación y Presupuesto, la cual, con la opinión de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas incluye lo que proceda en el Convenio Único de Coordinación y autoriza la inversión y la transferencia al Estado de los fondos federales destinados al efecto, ya que el propio convenio establece como principio básico que el Gobierno Local queda como responsable de la ejecución de las obras de los programas estatales de inversión. Los contratos los formula el Gobierno del Estado, para lo cual la Dirección ha sugerido un modelo de contrato en que se respetan las bases y normas establecidas.

SAHOP - COPLAMAR: el conjunto de caminos alimentadores tenía una longitud muy inferior al deseable, por lo que aún existen decenas de miles de localidades por comunicar, cuyos habitantes están marginados de los beneficios del progreso. Ello estableció la necesidad de continuar más enérgicamente con la construcción de caminos modestos en el medio rural, tanto más necesarios cuanto que la Coordinación General del Plan Nacional de Zonas Deprimidas y Grupos Marginados (COPLAMAR) consideró indispensable incluir dentro de su estrategia de apoyo al medio rural, en forma muy destacada, la construcción de Caminos Rurales encomendada a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

ESTADÍSTICAS Y GRÁFICAS

Para concluir el presente Capítulo, presentamos un análisis estadístico de las Juntas Locales de Caminos y de la Dirección que muestra, de una manera sintética, las diferentes condiciones y realidades de estas instituciones que el lector disfrutará, ya que permite comparar y contemplar la evolución de un organismo (paralela a la del país) a través del tiempo.⁴

CUADRO 1: La distribución del presupuesto de 1933 a 1980 se detalla en este cuadro elaborado por el departamento Técnico de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, indicando año por año las asignaciones para el Fondo Cooperativo en los conceptos de administración, construcción y conservación. La asignación a la Obra Federal Complementaria se detalla a partir del año de 1941; el Fondo Tripartita a partir del año de 1960 y, por último, el Crédito B.I.D., que recibiera su primera asignación en 1966. El total de estos recursos fue de \$40,828'393,159 pesos. En esta cantidad, en 1980, se incluyeron \$457'198,000 pesos del programa de Carreteras Urbanas; \$255'290,000 pesos del programa SAHOP -COPLAMAR; \$838'463,724 pesos para el Convenio con Pemex y, finalmente, \$2,356'476,000 pesos para el Fondo C.U.C. Se adjunta, además, una gráfica (Gráfica 1) que representa, por medio de columnas, los seis conceptos principales. Horizontalmente, de diez en diez años, de 1933 a 1980; verticalmente, los millones de pesos programados.

CUADRO 2: El estado superficial de la red, del año 1933 al año 1976 en kilómetros, se detalla en el cuadro elaborado por el Departamento Técnico de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, indicando por Estados los avances logrados en terracerías, revestimiento y pavimentación, en la Obra Federal Complementaria, Estatal sin Crédito, Estatal con Crédito, Conservación y Caminos Vecinales, que arrojan un total de 45,819 kms. de red construida. El total de la red ha sufrido algunas variantes por motivo de los caminos entregados mediante convenio a la red Federal y que fueron construidos con fondos cooperativos integrados con la participación de los Gobiernos Federal y Estatales. Se adjunta una gráfica (Gráfica 2) que representa, por medio de columnas, las terracerías, revestimiento y pavimentación. Horizontalmente, el número que corresponde a cada Estado; verticalmente, los kilómetros construidos en los tres conceptos.

CUADRO 3: De igual manera y a partir de la misma fuente, se presenta un cuadro por años indicando los avances logrados en terracerías, obras de drenaje, revestimiento, base y pavimentación. En las obras con cargo al Fondo Cooperativo, Obras Federales Complementarias y Obras con cargo al Fondo Vecinal, a partir del año de 1960 y que arroja un total de 45,819 kms. de red construida. Se anexa la gráfica (Gráfica 3) que presenta de manera horizontal, brechas, terracerías, revestimiento y pavimento por años y de manera vertical, los kilómetros construidos.

CUADRO 4: Finalmente, se presenta un cuadro que muestra la maquinaria de las Juntas hasta el año de 1978, con una nota sobre la inversión que representa.

⁴ Se aclara que, cuando se mencionan las cantidades en pesos, éstos corresponden al valor corriente de cada año específico.

SECRETARIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION
DEPARTAMENTO TECNICO

DISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE 1933 A 1980

| AÑO | FONDO COOPERATIVO | | | OBRA FEDERAL COMPLEMENTARIA CONSTRUCCION | FONDO TRIPARTITA CONSTRUCCION | CREDITO B.I.D. CONSTRUCCION | TOTAL |
|---------|-------------------|---------------|---------------|--|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------|
| | ADMINISTRACION | CONSTRUCCION | CONSERVACION | | | | |
| 1933 | 1 284 724 | 4 554 531 | 32 840 | ----- | ----- | ----- | 5,872,095 |
| 1934 | 1 401 698 | 7 042 561 | 341 424 | ----- | ----- | ----- | 8,785,713 |
| 1935 | 1 458 801 | 8 844 822 | 635 262 | ----- | ----- | ----- | 10,938,885 |
| 1936 | 1 990 961 | 11 568 112 | 1 134 628 | ----- | ----- | ----- | 14,693,701 |
| 1937 | 2 184 347 | 21 424 808 | 1 791 863 | ----- | ----- | ----- | 25,401,018 |
| 1938 | 3 069 745 | 16 681 632 | 2 280 205 | ----- | ----- | ----- | 22,031,582 |
| 1939 | 2 760 810 | 14 281 027 | 2 602 641 | ----- | ----- | ----- | 19,644,478 |
| 1940 | 2 579 468 | 18 173 505 | 2 266 479 | ----- | ----- | ----- | 23,050,452 |
| 1941 | 2 890 943 | 19 693 625 | 2 679 183 | 6 628,164 | ----- | ----- | 31,891,915 |
| 1942 | 3 642 540 | 37 181 360 | 4 336 594 | ----- | ----- | ----- | 45,160,494 |
| 1943 | 3 641 664 | 27 795 170 | 6 581 958 | 4 145,146 | ----- | ----- | 42,163,938 |
| 1944 | 3 627 936 | 27 398 627 | 7 477 385 | 6 555,463 | ----- | ----- | 45,059,411 |
| 1945 | 3 515 364 | 22 806 477 | 10 378 884 | 6 540,701 | ----- | ----- | 43,241,406 |
| 1946 | 5 332 565 | 24 937 512 | 11 215 723 | 11 700,644 | ----- | ----- | 53,186,444 |
| 1947 | 4 682 411 | 24 740 783 | 10 159 908 | 26 846,544 | ----- | ----- | 66,229,646 |
| 1948 | 3 446 389 | 37 856 181 | 8 318 942 | 24 160,080 | ----- | ----- | 73,781,592 |
| 1949 | 4 589 713 | 35 672 522 | 9 980 174 | 13 535,080 | ----- | ----- | 63,777,469 |
| 1950 | 2 771 289 | 40 064 827 | 11 699 297 | 23 896,732 | ----- | ----- | 78,372,145 |
| 1951 | 11 658 868 | 71 526 814 | 16 780 583 | 28 608,641 | ----- | ----- | 128,554,916 |
| 1952 | 11 038 807 | 77 294 624 | 19 269 088 | 35 410,761 | ----- | ----- | 143,013,280 |
| 1953 | 2 386 102 | 69 870 666 | 22 927 025 | 29 353,236 | ----- | ----- | 124,537,029 |
| 1954 | 8 241 739 | 97 507 479 | 23 352 286 | 11 989,881 | ----- | ----- | 141,091,365 |
| 1955 | 13 003 151 | 124 213 696 | 18 521 314 | 2 816 338 | ----- | ----- | 158,554,499 |
| 1956 | 9 760 800 | 86 379 270 | 21 013 230 | 77 497,366 | ----- | ----- | 194,650,466 |
| 1957 | 12 314 822 | 133 998 539 | 25 240 067 | 122 796,822 | ----- | ----- | 294,358,250 |
| 1958 | 13 884 394 | 167 893 585 | 27 150 510 | 128 119,012 | ----- | ----- | 337,047,501 |
| 1959 | 16 245 800 | 192 409 295 | 28 909 569 | 54 143,134 | ----- | ----- | 291,707,628 |
| 1960 | 27 077 500 | 125 723 800 | 28 643 700 | 121 117,900 | 76 457,300 | ----- | 379,020,200 |
| 1961 | 27 341 136 | 116 318 700 | 32 892 500 | 76 365,100 | 77 980,430 | ----- | 330,897,866 |
| 1962 | 31 538 900 | 104 071 800 | 41 449 100 | 127 166,348 | 84 646,640 | ----- | 388,872,788 |
| 1963 | 36 396 332 | 106 472 901 | 46 637 112 | 133 884,716 | 133 414,762 | ----- | 456,805,823 |
| 1964 | 58 221 005 | 200 477 100 | 56 193 777 | 203 542 434 | 158 030 295 | ----- | 676,464,611 |
| 1965 | 85 609 416 | 222 709 200 | 57 404 412 | 221 494 821 | 194 471 755 | ----- | 761,689,604 |
| 1966 | 85 948 557 | 84 043 505 | 73 635 256 | 298 776 410 | 192 734 612 | 57 668 099 | 793,006,439 |
| 1967 | 75 841 661 | 32 720 003 | 66 431 823 | 266 586 162 | 181 318 787 | 137 843 897 | 760,742,333 |
| 1968 | 75 479 781 | 234 744 331 | 74 464 560 | 192 696 443 | 200 104 259 | 265 867 989 | 1 043 357 363 |
| 1969 | 85 805 014 | 234 194 749 | 91 390 986 | 202 622 231 | 296 267 990 | 260 524 869 | 1 170 805 839 |
| 1970 | 86 560 430 | 37 928 334 | 124 006 000 | 137 863 206 | 306 344 876 | 209 351 096 | 902 053 942 |
| 1971 | 108 826 427 | 110 069 998 | 5 100 000 | 42 215 259 | 365 820 000 | 168 505 002 | 800 536 686 |
| 1972 | 165 164 989 | 272 679 630 | 200 000 000 | 80 335 991 | 752 257 800 | 213 914 842 | 1 684 353 262 |
| 1973 | 84 180 000 | 380 324 467 | 261 000 000 | 130 987 500 | 459 902 000 | 179 585 533 | 1 495 979 500 |
| 1974 | 93 700 000 | 83 814 855 | 260 000 000 | 260 147 250 | 678 000 000 | 248 885 145 | 1 624 547 250 |
| 1975 | 140 000 000 | 137 774 482 | 290 000 000 | 238 800 000 | 1 059 700 000 | 459 625 518 | 2 325 700 000 |
| 1976 | 183 150 000 | 250 534 416 | 383 700 000 | 115 000 000 | 1 008 990 000 | 433 615 684 | 2 354 990 100 |
| 1977 | 227 210 000 | 439 190 000 | 520 750 000 | 83 000 000 | 1 474 802 000 | 457 980 000 | 3 202 942 000 |
| 1978 | 285 545 000 | 664 788 000 | 701 410 000 | 167 940 000 | 1 274 682 511 | 471 100 000 | 3 565 465 511 |
| 1979 | 355 127 000 | 834 532 000 | 827 886 000 | 266 423 000 | 1 779 719 000 | 392 000 000 | 4 455 687 000 |
| 1980 | 498 422 000 | 1 277 396 000 | 1 043 318 000 | 324 900 000 | 1 857 718 000 | 258 500 000 | 5 260 254 000 |
| S U M A | 2 930 550 609 | 7 372 319 351 | 5 483 610 288 | 4 306 148 496 | 12 613 363 017 | 4 214 977 674 | 40 828 393 159 |
| | | | | | | Otros | 3,907,423,724 |

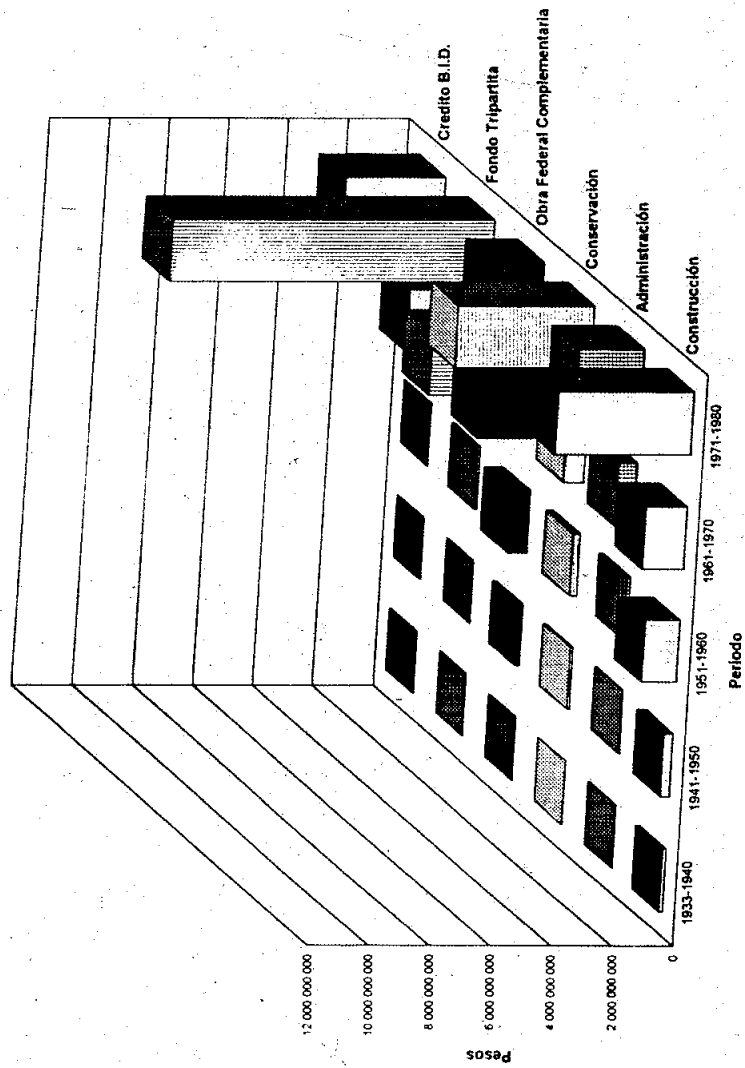
NOTA:

En el año de 1980 se atendieron otros programas:
 Carreteras urbanas con una asignación de
 SAHOP-COPLAMAR con:
 Convenio con PEMEX por:
 Fondo CUC por

CUADRO 1

457,198,000
 255,290,000
 838,463,724
 2,356,472,000
 3,907,423,724

**Distribución del Presupuesto
Dirección General de Carreteras
en Cooperación**



GRÁFICA 1

SECRETARIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION
DEPARTAMENTO TECNICO

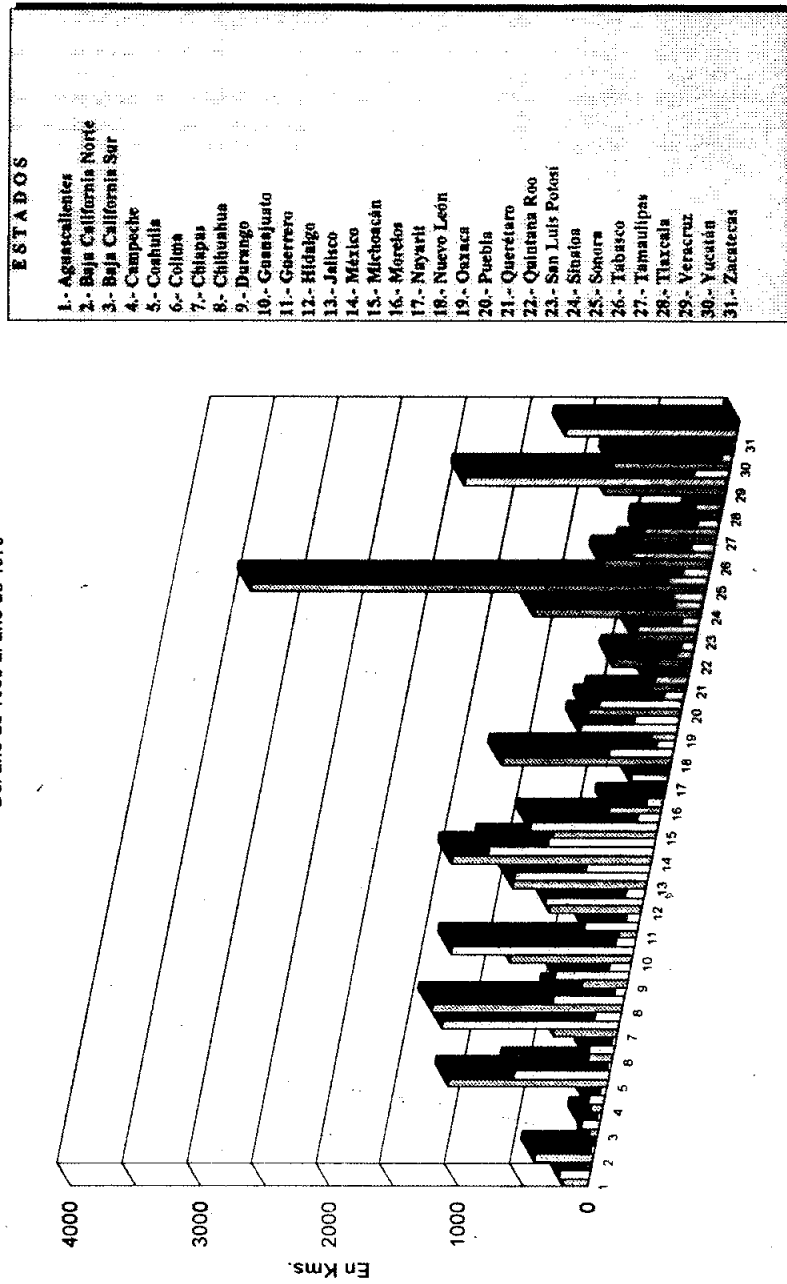
ESTADO SUPERFICIAL DE LA RED DEL AÑO DE 1933 AL AÑO DE 1976 (EN KM.)

| ESTADO | OBRA FEDERAL COMPLEMENTARIA | | | ESTATAL SIN CREDITO | | | ESTATAL CON CREDITO | | | CONSERVACION | | | CAMINOS VECINALES | | | RESUMEN | | | TOTAL | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------------------|-------|-------|---------------------|---------|-------|---------------------|----------|-------|--------------|--------|-------|-------------------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|--|
| | LONG. TERR. | REV. | PAV. | LONG. TERR. | REV. | PAV. | LONG. TERR. | REV. | PAV. | LONG. TERR. | BRECH. | TERR. | REV. | PAV. | BRECH. | TERR. | REV. | PAV. | | | | | | | | | |
| AGUASCALIENTES | | | | 73 | 01 | 32 | 40 | 17.2 | | 17.2 | 378.5 | | | 207.1 | 172.4 | 176 | 1.0 | 18.6 | | 226.9 | 193.8 | 421.6 | | | | | |
| BAJA CALIFORNIA NORTE | | | | 207 | 11 | 67 | 109 | 0.0 | | | 362 | | | 1.4 | 11.8 | 101.4 | 3.2 | 7.4 | 90.8 | 57 | 27.8 | 450.8 | | | | | |
| BAJA CALIFORNIA SUR | 600 | | | 00 | | | | 0.0 | | | 1564.0 | 1457 | | 137.0 | | 29.0 | 29.0 | | | 29.0 | 137.0 | 60.0 | 1,683.0 | | | | |
| CAMPECHE | | | | 4.8 | | 1.0 | 3.6 | | | | 223.5 | | | 192 | 117.1 | 22.3 | 22.3 | | | 41.5 | 118.1 | 250.6 | | | | | |
| COAHUILA | 637 | | | 138 | 05 | 133 | 46.1 | 46.1 | 31.2 | 149 | 1817.6 | | | 22.4 | 691.4 | 25.8 | 1.0 | 1.2 | 23.4 | 23.9 | 737.1 | 1,225.8 | 1,986.8 | | | | |
| COLIMA | | | | 232 | | 82 | 150 | 0.0 | | | 3377 | | | 217 | 150.4 | 185.6 | 38.1 | 5.8 | 31.5 | 1.8 | 182.4 | 400.0 | 400.0 | | | | |
| CHIAPAS | 74.5 | 26.5 | | 29.6 | | 29.6 | 4.7 | 4.7 | 4.7 | | 1876.2 | | | 189.0 | 1242.5 | 414.7 | 1.8 | 52.9 | 60.9 | 187.3 | 1960.2 | 2,050.8 | 2,050.8 | | | | |
| CHIHUAHUA | | | | 73.0 | 32.0 | 18.0 | 23.0 | 49.0 | | 48.0 | 1857.3 | | | 0.0 | 300.0 | 1357.3 | 311.7 | 47.4 | 225.7 | 38.8 | 78.4 | 1407.9 | 2,091.0 | 2,091.0 | | | |
| DURANGO | | | | 235.6 | 55.0 | 68.5 | 92.1 | 0.0 | | | 756.1 | | | 78.0 | 428.3 | 253.8 | 75.8 | 27.4 | 46.5 | | 158.4 | 563.3 | 1,087.6 | 1,087.6 | | | |
| GUANAJUATO | 18.4 | | | 1120 | 49.1 | 82.9 | 64.3 | 23.0 | 130 | 28.3 | 2147.6 | | | 17.4 | 1320.5 | 897.7 | 151.2 | 57.0 | 53.3 | 40.9 | 146.5 | 941.8 | 2,493.5 | 2,493.5 | | | |
| GUERRERO | 33.1 | | | 164 | 60 | 104 | 18.8 | 18.8 | 18.8 | 18.8 | 568.4 | | | 89.5 | 395.7 | 74.2 | 11.0 | | 8.0 | 5.0 | 105.5 | 412.1 | 1,311 | 1,311 | 1,311 | | |
| HIDALGO | | | | 100 | 2.4 | 3.0 | 4.8 | 0.0 | | | 1337.2 | | | 12.8 | 732.2 | 592.2 | 257.9 | 127.9 | 18.3 | 11.7 | 143.1 | 753.5 | 706.5 | 1,605.1 | 1,605.1 | | |
| JALISCO | | | | 266.7 | 78.3 | 178.4 | 178.4 | 37.2 | 1.5 | 30.4 | 1832.2 | | | 247.3 | 755.4 | 829.5 | 427.5 | 182.8 | 247.4 | 17.3 | 489.9 | 1033.2 | 2,553.6 | 2,553.6 | | | |
| MEXICO | | | | 72.5 | 48.8 | 23.7 | 48.2 | 48.2 | 7.4 | 9.3 | 2831.4 | | | 328.3 | 1229.9 | 1282.2 | 876.8 | 435.2 | 14.0 | 227.8 | 819.7 | 1267.9 | 3,628.9 | 3,628.9 | | | |
| MICHOACAN | 50.1 | 01 | 18.5 | 30.5 | | | 14.2 | 23.0 | 18.5 | 8.5 | 1635.5 | | | 60.0 | 925.8 | 649.7 | 228.6 | 90.8 | 37.0 | 100.8 | 187.4 | 968.8 | 765.2 | 1,951.4 | 1,951.4 | | |
| MORELOS | | | | 213 | | 0.4 | 10.8 | 0.0 | | | 506.0 | | | 2.8 | 114.1 | 389.1 | 10.9 | 9.0 | 1.9 | | 12.2 | 126.1 | 399.9 | 538.2 | 538.2 | | |
| NAVARRIT | 37.7 | 01 | 37.8 | | | | 0.0 | 0.0 | | | 266.9 | | | 10.8 | 253.1 | 3.0 | 0.0 | | | | 10.9 | 285.7 | 3.0 | 289.8 | 289.8 | | |
| NUEVO LEON | 26.3 | | | 83.9 | | 81 | 17.9 | 67.9 | 18.0 | 7.9 | 1729.9 | | | 90.9 | 409.7 | 1229.3 | 58.8 | 27.7 | 4.2 | | 134.6 | 493.7 | 1302.4 | 1,830.7 | 1,830.7 | | |
| OAXACA | 91.4 | 83.6 | 7.5 | 7.0 | 50 | 2.0 | | 3.0 | 3.0 | | 937.4 | | | 138.2 | 619.5 | 179.7 | 247.4 | 118.8 | 120.3 | 7.5 | 349.7 | 749.3 | 1872 | 1,286.2 | 1,286.2 | | |
| PUEBLA | | | | 00 | | | | 34.2 | 22.5 | 11.7 | 1083.7 | | | 8.4 | 432.4 | 844.9 | 385.2 | 127.5 | 197.7 | 70.0 | 156.4 | 641.8 | 714.9 | 1,513.1 | 1,513.1 | | |
| QUINTANA ROO | 230 | 25 | 40 | 18.5 | | | 10.1 | 18.5 | 13.5 | 3.0 | 468.8 | | | 240.4 | 228.4 | 0.0 | | | | | 24.1 | 252.4 | 255.0 | 531.5 | 531.5 | | |
| SAN LUIS POTOSI | 95.2 | | | 113.3 | 12.8 | 0.6 | 100.2 | 0.0 | | | 538.7 | | | 46.9 | 12.5 | 479.3 | 99.7 | 44.4 | 17.1 | 8.2 | 103.9 | 126.4 | 507.7 | 817.0 | 817.0 | | |
| SINALOA | | | | 7.7 | 5.7 | 2.0 | | 28.5 | 4.3 | 24.0 | 1002.1 | | | 125.0 | 418.0 | 580.1 | 20.4 | 1.7 | 18.7 | | 136.7 | 462.7 | 659.3 | 1,058.7 | 1,058.7 | | |
| SONORA | | | | 33.8 | | | 33.8 | 47.0 | 20.7 | 21.6 | 1572.7 | | | 207.7 | 168.8 | 1196.2 | 80.8 | 10.8 | 20.0 | 50.0 | 239.2 | 210.4 | 1264.7 | 1,734.3 | 1,734.3 | | |
| TABASCO | 150 | | | 286.9 | | | 286.9 | 275.6 | 107.5 | 133.8 | 3020.8 | | | 72.5 | 169.4 | 2787.9 | 430.3 | 22.0 | 15.0 | 393.3 | 202.0 | 306.2 | 3593.8 | 4,031.8 | 4,031.8 | | |
| TAMAUCA | | | | 00 | | | | 30.0 | 10.0 | | 1407.6 | | | 101.5 | 555.6 | 750.7 | 190.7 | 71.3 | 68.3 | 51.1 | 182.8 | 623.9 | 821.8 | 1,628.5 | 1,628.5 | | |
| TAMULIPIAS | | | | 2.0 | 2.0 | | | 20.0 | 1.0 | 14.0 | 1187.5 | | | 110.2 | 539.2 | 521.1 | 108.8 | 56.2 | 14.5 | 35.1 | 172.4 | 564.7 | 561.2 | 1,298.3 | 1,298.3 | | |
| TLAXCALA | | | | 00 | | | | 0.0 | | | 245.1 | | | | 210.8 | 34.3 | 38.3 | 0.4 | 37.9 | | 0.0 | 211.2 | 72.2 | 283.4 | 283.4 | | |
| TLAXCALA | 377 | 0.4 | 14.3 | 23.0 | | | 60.1 | 22.7 | 5.5 | 17.2 | 2543.5 | | | 64.8 | 1854.4 | 764.3 | 463.5 | 154.9 | 285.7 | 22.9 | 272.8 | 2021.8 | 3,214.5 | 3,214.5 | | | |
| VERACRUZ | | | | 3.6 | 0.9 | | | 27 | 19.3 | 0.5 | 960.4 | | | 4.4 | 74.8 | 881.4 | 7.0 | | | 7.0 | 5.8 | 63.9 | 900.6 | 990.3 | 990.3 | | |
| YUCATAN | | | | 27.2 | 5.1 | 22.1 | | 0.0 | | | | | | | 1258.8 | 26.2 | 2.4 | 31.5 | | | 7.5 | 1312.4 | 26.2 | 1,346.1 | 1,346.1 | | |
| ZACATECAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SUMAS | 643.1 | 113.5 | 250.3 | 279.3 | 1,659.8 | 336.2 | 317.3 | 11,004.4 | 824.5 | 244.8 | 339.8 | 239.9 | 36,758.8 | 1,457.0 | 2,087.1 | 15,753.4 | 18,749.3 | 4,613.6 | 1,903.1 | 1,576.8 | 1,408.0 | 1,457.0 | 14,467 | 18,239.4 | 21,075.9 | 45,818.0 | |

CUADRO 2

Desarrollo de la red carretera

Del año de 1933 al año de 1976



GRÁFICA 2

SECRETARIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION
DEPARTAMENTO TECNICO

ESTADO SUPERFICIAL DE LA RED DEL AÑO DE 1933 AL AÑO DE 1976 (EN KM.)
TRABAJOS EJECUTADOS Y ESTADO SUPERFICIAL DE LA RED DE CAMINOS A CARGO DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS EN COOPERACION

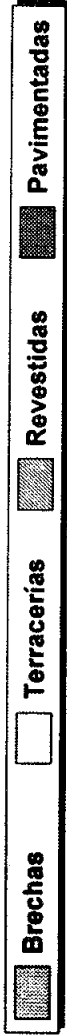
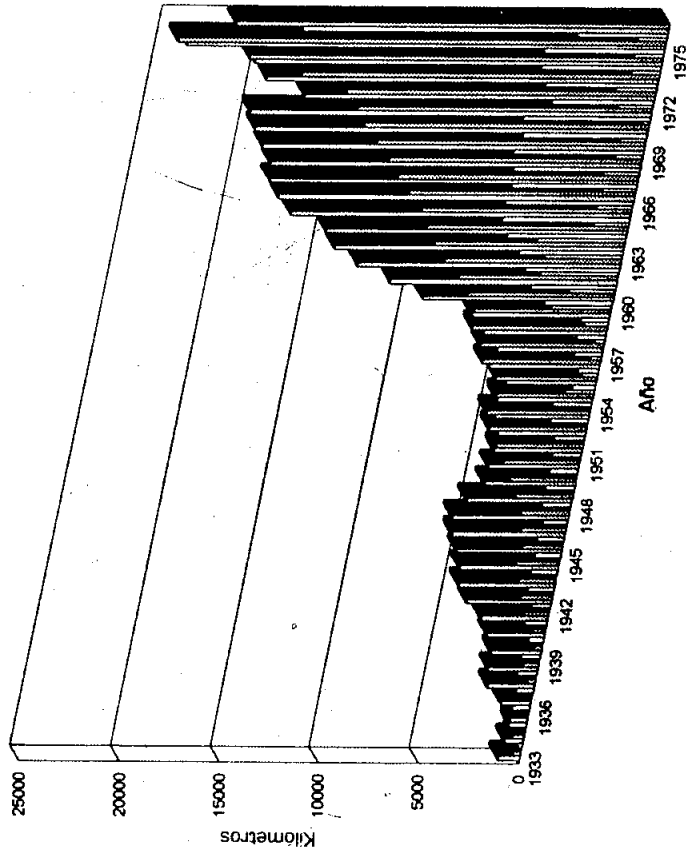
| AÑO | LONG. | OBRAS CON CARGO AL FONDO VECINAL | | | | OBRAS CON CARGO AL FONDO COOPERATIVO Y A OBRAS FEDERALES COMPLEMENTARIAS | | | | RESUMEN | | | | TOTAL |
|------|-------|----------------------------------|--------|--------|-------|--|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|
| | | TERR | D.O. | REV. | PAV. | TERR | O.D. | REV. | PAV. | BRECHA | TERR | REV. | PAV. | |
| 1933 | 1053 | 364.0 | 77.9 | 391.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1109.9 | 391.0 | ..... | 1491 |
| 1934 | 1022 | 183.0 | 53.9 | 626.9 | ..... | 106.9 | ..... | ..... | ..... | ..... | 957.0 | 611.9 | 106.0 | 1674 |
| 1935 | 584 | 284.0 | 236.0 | 863.9 | ..... | 126.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 974.0 | 845.9 | 100.0 | 1823 |
| 1938 | 820 | 161.0 | 195.0 | 763.0 | ..... | 374.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 812.8 | 1483.0 | 121.0 | 2476 |
| 1937 | 996 | 1093.0 | 387.0 | 1133.0 | ..... | 354.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 636.0 | 2350.0 | 370.0 | 3566 |
| 1938 | 1199 | 754.0 | 353.0 | 812.0 | ..... | 374.9 | ..... | ..... | ..... | ..... | 696.0 | 2498.6 | 744.0 | 4270 |
| 1939 | 1004 | 571.0 | 553.0 | 721.9 | ..... | 376.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 934.0 | 2500.8 | 393.0 | 3823 |
| 1940 | 556 | 889.0 | 803.0 | 903.9 | ..... | 426.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1713.0 | 2619.0 | 620.0 | 4208 |
| 1941 | 1566 | 1505.0 | 1040.0 | 1117.0 | ..... | 568.9 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1991.0 | 3345.0 | 1188.0 | 5634 |
| 1942 | 1262 | 1035.0 | 744.0 | 1326.0 | ..... | 381.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 911.9 | 4244.6 | 1549.0 | 6704 |
| 1943 | 1123 | 921.0 | 668.0 | 745.0 | ..... | 310.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1267.9 | 4696.6 | 1630.0 | 7925 |
| 1944 | 712 | 482.9 | 368.0 | 514.0 | ..... | 177.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1334.8 | 4815.6 | 2140.9 | 8369 |
| 1946 | 1070 | 494.0 | 384.0 | 479.0 | ..... | 274.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1330.9 | 5922.8 | 2230.0 | 9182 |
| 1947 | 1264 | 618.0 | 607.0 | 923.0 | ..... | 337.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1227.0 | 5811.9 | 3387.0 | 9425 |
| 1946 | 741 | 700.0 | 389.0 | 477.0 | ..... | 456.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1450.9 | 5240.9 | 2655.0 | 9545 |
| 1946 | 530 | 472.0 | 383.0 | 578.0 | ..... | 413.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1409.9 | 4551.9 | 3268.6 | 9265 |
| 1950 | 273 | 660.0 | 430.9 | 718.0 | ..... | 357.8 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1367.0 | 4513.0 | 3608.6 | 9708 |
| 1951 | 910 | 787.6 | 647.0 | 886.0 | ..... | 854.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1560.0 | 4412.0 | 4340.0 | 10178 |
| 1952 | 459 | 758.0 | 647.0 | 886.0 | ..... | 815.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1676.0 | 4770.0 | 4856.0 | 11172 |
| 1953 | 1974 | 593.0 | 438.9 | 732.0 | ..... | 485.6 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1861.0 | 4719.0 | 5141.0 | 11712 |
| 1954 | 1219 | 712.0 | 736.0 | 866.9 | ..... | 395.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1626.0 | 4700.0 | 4856.0 | 11552 |
| 1955 | 977 | 372.0 | 389.0 | 456.0 | ..... | 274.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1118.9 | 4443.0 | 5054.0 | 12042 |
| 1956 | 422 | 474.0 | 426.0 | 408.0 | ..... | 258.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 800.0 | 1058.0 | 5479.0 | 5671.0 |
| 1957 | 762 | 1470.9 | 1423.9 | 1857.0 | ..... | 893.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 515.0 | 1375.0 | 5267.0 | 13351 |
| 1958 | 823 | 1056.0 | 799.0 | 513.0 | ..... | 572.0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1431.0 | 6118.6 | 6746.0 | 14762 |
| 1959 | 542 | 659.0 | 847.0 | 117.0 | ..... | 455.9 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1142.9 | 6868.6 | 8018.0 | 16214 |
| 1960 | 830 | 1803.0 | 1157.6 | 1446.0 | ..... | 767.0 | 1223.9 | 635.0 | 708.0 | 1147.0 | 2997.0 | 3384.0 | 9469.0 | 23163 |
| 1961 | 1263 | 1211.0 | 909.0 | 1151.0 | ..... | 528.9 | 684.0 | 631.0 | 647.9 | 263.0 | 172.0 | 2766.9 | 4206.0 | 25663 |
| 1962 | 1890 | 1336.0 | 1924.6 | 1557.0 | ..... | 649.0 | 1091.6 | 631.0 | 664.0 | 371.6 | 3675.9 | 4843.0 | 13068.0 | 30403 |
| 1963 | 3815 | 1910.0 | 1340.0 | 1831.0 | ..... | 820.0 | 565.0 | 1573.0 | 775.0 | 302.0 | 3025.9 | 5150.0 | 14405.0 | 32863 |
| 1964 | 3915 | 2715.0 | 1454.0 | 2339.0 | ..... | 1046.0 | 1600.0 | 947.0 | 1007.0 | 392.0 | 524.0 | 4395.9 | 5893.0 | 35341 |
| 1965 | 2070 | 1646.9 | 1304.0 | 2137.0 | ..... | 931.0 | 1587.0 | 642.0 | 1030.0 | 284.0 | 175.0 | 632.0 | 16965.0 | 35501 |
| 1966 | 3180 | 1965.0 | 1251.9 | 1893.0 | ..... | 814.6 | 607.0 | 1133.0 | 1154.0 | 224.0 | 265.0 | 789.8 | 8351.0 | 37187 |
| 1967 | 2910 | 1454.0 | 1113.0 | 1188.0 | ..... | 906.0 | 999.0 | 608.0 | 870.0 | 204.0 | 1643.6 | 6200.0 | 16409.0 | 36187 |
| 1968 | 3070 | 2013.0 | 1451.0 | 1296.0 | ..... | 822.0 | 1171.0 | 1137.0 | 689.0 | 307.0 | 1402.0 | 6254.0 | 16519.0 | 39123 |
| 1969 | 3000 | 1686.0 | 1283.6 | 1536.0 | ..... | 822.0 | 1122.0 | 1444.0 | 1033.0 | 496.0 | 538.0 | 1735.6 | 8148.0 | 40181 |
| 1970 | 5000 | 1951.0 | 1384.6 | 1516.0 | ..... | 663.0 | 1230.0 | 1872.0 | 1071.0 | 568.0 | 776.6 | 365.9 | 8305.0 | 41400 |
| 1971 | 6513 | 1887.0 | 1256.0 | 1401.0 | ..... | 614.6 | 1377.0 | 2468.6 | 1786.0 | 1003.0 | 927.0 | 1722.0 | 5227.0 | 38538 |
| 1973 | 8958 | 1326.0 | 1156.0 | 1160.0 | ..... | 964.0 | 1460.0 | 1880.0 | 1618.0 | 616.0 | 645.0 | 2032.0 | 5824.8 | 46387 |
| 1974 | 10210 | 1076.0 | 1030.0 | 966.0 | ..... | 1174.0 | 1468.0 | 1738.9 | 1433.0 | 1746.0 | 759.0 | 1366.6 | 5024.8 | 48387 |
| 1975 | 11431 | 1132.0 | 1065.0 | 1017.0 | ..... | 852.0 | 1236.0 | 1938.0 | 1196.0 | 759.0 | 947.0 | 4457.0 | 5950.0 | 55817 |
| 1976 | 1078 | 1108.0 | 907.0 | 1520.0 | ..... | 1663.0 | 1160.0 | 1590.0 | 1578.0 | 1409.0 | 1499.9 | 1457.6 | 4471.8 | 45819 |

En las cantidades de obra que se indican, están incluidas las reconstrucciones, ampliaciones y modificaciones que se hacen anualmente a los caminos, que no se suman a la red superficial.

CUADRO 3

Trabajos ejecutados y estado de la red

Del año 1933 al año de 1976 (Kms.)



GRÁFICA 3

**UNIDADES QUE INTEGRAN EL EQUIPO PROPIEDAD DE LAS JUNTAS LOCALES DE
CAMINOS ACTUALIZADO HASTA EL AÑO DE 1978**

| Tipo | Unidades |
|-----------------------------|-------------|
| Automóviles | 393 |
| Pick-up | 1217 |
| Camiones de volteo | 769 |
| Camiones de redilas | 129 |
| Patrullas para conservación | 51 |
| Motoconformadoras | 218 |
| Cargadores frontales | 103 |
| Bulldozer o algledozer | 142 |
| Quebradoras | 40 |
| Aplanadoras | 68 |
| Rodillos metálicos | 75 |
| Petrolizadoras | 61 |
| Nodrizas | 55 |
| Pipas | 49 |
| Equipo complementario | 413 |
| Suma | 3783 |

CUADRO 4

Las 3,783 unidades que integran el equipo citado anteriormente, representan una inversión de \$ 372 millones de pesos.

Las 3,783 unidades que integran el equipo citado anteriormente, representan una inversión de \$ 372 millones de pesos.

Personal de las Oficinas Centrales y de las Juntas Locales de Caminos

En el año de 1978, el personal de la Dirección General de Carreteras en Cooperación, en sus Oficinas Centrales que se encontraban en el edificio de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, se encargaba de proyectar y supervisar los trabajos encomendados a las Juntas Locales de Caminos de los Estados y estaba integrada como sigue:

24 Directivos, 65 técnicos y 122 administradores, que hacen un total de 211 .

El personal de las Juntas Locales de Caminos, encargado del estudio, proyecto, construcción, conservación y administración de la red de caminos a su cuidado, tenían sus Oficinas Principales en las Capitales de los Estados, Residencias de Construcción y Superintendencias de Conservación en las poblaciones más cercanas a las obras, el total del personal de las 31 Juntas es el siguiente:

779 Técnicos, 1,101 administrativos y 7,667 obreros que hacen un total de 9,754.



ANECDOTARIO

ANECDOTARIO

En la bruma de la añoranza de los tiempos pasados, nuestra memoria, en ocasiones, nos es infiel. Largas jornadas, problemas, satisfacciones; nombres, circunstancias, rostros; presencias, ausencias, esencias: todo se confunde, se entremezcla. Sin embargo, existen momentos especiales, situaciones particulares que funcionan como relámpagos en un cielo claro. Hilo conductor del recuerdo, la anécdota nos revela, nos re-vuelve a una realidad anterior, vívida, por medio de la cual los diferentes cabos de la memoria se atan de nuevo, se ordenan, conforman los hitos perdidos de la historia. Por añadidura, al servirse con frecuencia del humor, de la risa, de la palabra altisonante, refuerza la expresión de lo recuperado y al traernos al presente lo pasado, trasciende aquella otra historia y se vuelve parte de la propia, nuestra historia individual.

Ofrecemos a los lectores esta pequeña colección de anécdotas bajo el supuesto de que forman parte de la vida del caminero, una parte sin duda no menos importante: un caminero sin anécdotas es medio caminero.¹

*

En la Junta de Sinaloa, el Ingeniero Juan Aguirre -Residente en Mochis- se vio en grandes problemas para justificar el hundimiento en el mar de la camioneta pick-up de la propia Junta. La utilizaba para remolcar su lancha cuando iba de pesca. Sucede que en una maniobra se equivocó de velocidad y, poniendo la reversa, fue a dar al agua con todo y camioneta. Esto sucedió en Topolobampo.

*

Contaba el Ing. Jesús Gaytán que, junto con los Ings. Lechuga y Torres Alcalá con quienes tenía una gran amistad, cuando iban de compras a El Paso, Texas, el Ingeniero Torres Alcalá siempre se dedicaba a probarse los sombreros tejanos, que le gustaban mucho. Pero sus amigos, desanimándolo, le decían que no se veía bien, que no le quedaban: así veía frustrados sus deseos. Hasta que un día dejaron de verlo y, preocupados por su ausencia, preguntaron en la oficina, donde les informaron que se encontraba enfermo en su casa. Decidieron visitarlo y antes de llamar a la puerta, observaron por un orificio que estaba el Ingeniero sentado frente a un espejo con una tejana puesta, su sombrero y simulando tener dos pistolas con las que disparaba al mismo tiempo: sentíase todo un vaquero del Oeste y, en la soledad y sin las críticas de sus amigos, gozaba con ello.

*

Don Manuel Crisaley, Nivelador de la Junta de Michoacán, en cierta ocasión terminaba una nivelación y, apurado porque se acababa la luz del día, le exigía a su estadalero que colocase bien el estadal; éste, al ver que una coralillo se le aproximaba a don Manuel, le dijo: - ¡Aguas, se le está arriando una coralillo, lo va a morder!.

- Estáte quieto, no me distraigas.

- Lo va a joder, Don Manuel, en serio.

Al ver que no le hacía caso, con el estatal prensó a la víbora, salvándolo de un riesgo posible. Don Manuel, lejos de agradecersele, le provocó enojo diciéndole:
- Como eres tan mentiroso nadie te puede creer lo que dices.

*

Este mismo estadalero de Aquila, Michoacán, cerca de los límites con Colima, en cierta ocasión en una localización, al hacer el trazo, una palmera interfería con el mismo; para derribarla le hicieron un corte inclinado, retirándose del sitio a donde suponían su caída. No imaginaron que una ráfaga de viento inesperado modificaría la caída, golpeándole la cabeza, con lo que perdió el conocimiento. Así duró largo tiempo y, al recuperarse, empezó a silbar continuamente sin recordar nada de lo sucedido.

*

Se construía en el año de 1939, en el tramo Ixtapa - Soyalo, Chiapas, un corte en cajón; una cuadrilla de trabajadores se extendía en una longitud aproximada de 100 a 150 metros, cuando inesperadamente se oyó una voz que decía: "¡Cohete, cohete!" De pronto, los trabajadores salieron corriendo, pero uno de ellos, ya casi fuera del cajón, regresó donde estaba trabajando. Poco faltaba para llegar al fondo del corte cuando estalló la dinamita del primer barreno: una lluvia de piedras y tierra cayó cerca del trabajador que se tiró al suelo en el momento en que una nueva descarga estallaba, a la que le siguieron todas las demás hasta completar quince. El humo y el polvo oscurecieron el cajón que no permitía ver cómo y dónde estaba el imprudente peón que se quedó dentro de aquella trampa mortal. Pasados unos minutos que al suscrito le parecieron horas, la visibilidad se restableció dentro del cajón y se pudo ver al trabajador ya sentado, colocándose uno de sus huaraches por el que se había regresado a buscar y que, por algo inexplicable, no había sufrido ni el menor daño.

*Sr. Francisco Gordillo Gordillo.
(Auxiliar administrativo "K", de 1936 a 1980, con 44 años de servicio).*

*

En Sonora, en un camino aparecieron muchas monedas de oro. Durante la construcción de las terracerías del camino Esperanza, Sonora, hacia los límites del Estado con Chihuahua, en su paso por Tezopeo, durante el turno de noche, un operador derribó unas bardas viejas y con ellas apareció una olla enterrada con monedas de oro. Sin darse cuenta, extendió los escombros y en ellos regadas las monedas. Dejó la maquinaria para su relevo del día siguiente; empezó el bullicio de la gente y al ver la primeras monedas el pueblo entero corrió ante tal hallazgo. Se dice que hasta volados jugaban con ellas. La noticia llegó hasta Hermosillo y al poco tiempo llegó personal a recuperarlos y el pobre operador, causante de todo esto, se enteró después de ello, mortificándose mucho.

*

Temporalmente en la Junta de Jalisco ocupé tres cargos simultáneamente. Siendo Auxiliar del Representante, quedó acéfala la Jefatura del Laboratorio, responsabilidad que asumí; inmediatamente se iniciaron tres ramales en la Costa y fui designado Residente de ellos, por lo que al reportarle los Ensayos de Calidad de esos caminos como Jefe de Laboratorio al Residente de los Ramales,

citaba copia para el Auxiliar de la Representación o Jefatura Técnica, estableciéndose un yo - yo - yo.
Ing. Juan Ruvalcaba Iñiguez.

*

Acompañé al Ing. Villa H. al Ramal El Tecuán, obra a cargo de Don Ciro (como le llamaban con afecto); nos invitó a comer a la palapa de Doña María, quien atendía al personal del contratista; mientras nos servían los platillos, tomamos Raicilla y después cerveza o refresco al final de la comida; Doña María pregunta qué nos había parecido la comida, -“aquí no hay mucho de dónde escoger, solo carne de puerco”. Con el afán de bromear le dije: “Ojalá no me haga daño como siempre”. -“No”, me dijo, “no es mi comida quien lo enferma, sino el vino que se jamba”. Con esto, me quemó con el Ing. Villa. Salimos a Guadalajara, durmiendo en Autlán, para continuar temprano el regreso; yo me levanté, no así el Ing. Villa, quien durante la noche había estado yendo al baño, tomó medicina que le trajo el velador tratando de aliviar su malestar. Cuando lo vi todo ojeroso, le pregunté: “¿Qué fue el culpable, la jambada de vino o la comida?”, recordando lo dicho por Doña María.

*

Se cuenta de uno que era tan flojo que, por no caminar tanto, encontraba los mejores trazos.

*

Un ingeniero de la Junta de Jalisco fue a México a visitar a su Padrino de Generación, Ing. Luis E. Bracamontes, y le solicitó algunos favores que le fueron concedidos; al despedirse lleno de gratitud y turbamiento, abrazándole le reiteró largamente su agradecimiento, tan emocionado estaba que no daba señas de dejarlo, hasta que el Sr. Secretario con prudencia le dijo: “Ya está bien, pero bájese de mi pie, me está pisando”.

*

Había categorías típicas como el Caballerango (responsable del cuidado de las recuas), el tlacualero, responsable de recibir los morrales o bolsas con comida que le mandaban a cada trabajador sus familias, y su reparto en el campo.

*

En los cines de Sayula (la del Ánima), era clásico el grito de “No te emociones Panfilito” cuando la película de los 60's mostraba una tórrida escena de erotismo. Panfilito había sido velador, que al quedar viejo se le concedió el Trato Especial. Viviendo en el campamento, todas las tardes iba al cine a pesar de su ceguera y de las burlas que le hacían.

*

En la misma Residencia había un chofer apodado “El Patón”, que presumía bajar en su camión muerteando toda la subida a Tapalpa con cerca de 90 curvas, los pocos peones que lo acompañaban no dejaban de mentársela y sólo se reía. Como conquistador y enamorado se daba el lujo de tener mujer para sábado y domingo y otra en Zacoalco para el resto de la semana; no obstante esto,

*

Un trabajador acostumbraba levantarse entre las 5.00 y 6.00 a.m. e irse a bañar a una pila de agua termal y que además la usaban para lavar ropa las mujeres del poblado. Un compañero ya estaba molesto, porque lo despertaba y ya no se podía volver a dormir, así que un día lo siguió y, cuando se metió a bañarse, le robó la ropa y, antes de llegar al campamento, la tiró; al llegarse la hora de irse a trabajar, como no se presentó, los demás se fueron a trabajar. Aquél, cuando se dio cuenta de que le habían robado la ropa, no se atrevió a salir desnudo ya que el campamento estaba retirado; cuando ya se hizo tarde y las mujeres empezaron a ir a tratar de lavar su ropa se regresaban porque él les gritaba que le consiguieran un pantalón. Así les gritaba, hasta que el comisario fué y le prestó un pantalón y se lo llevó en calidad de detenido, acusándolo de impúdico, hasta que por la tarde los demás compañeros acudieron para abogar por él.

*

Por el año de 1962, se le encomendó a la J.L.C. de Yucatán y con consentimiento del C. Gobernador, la ampliación y pavimentación del camino Federal Peto - Chetumal. Al no existir Residencia Federal que pudiera hacerse cargo de este camino, se aprovechó el elemento humano y de equipo que tenía dicha Junta, en donde el Ing. Santiago Martínez Ríos era el Representante de la Secretaría y al mismo tiempo encargado de este camino. Se comunicó la visita del Ing. Jesús González Hermosillo, Jefe del Departamento Técnico de la Dirección General de Carreteras en Cooperación. La llegada del Ing. Hermosillo siempre era agradable dada su simpatía y su rico lenguaje 100% caminero. Decidió visitar el tramo Carrillo Puerto - Chetumal y después de un caluroso recorrido, llevando litros de agua de pozo (no había otra), llegamos al campamento de Huay - Pix, como a las siete de la tarde. Sin descansar y a la luz de un quinqué el Ingeniero se plantó frente a un restirador al aire libre y comenzó a ver el trazo, curvamasa y todo lo relativo al camino. Por cierto que Huay - Pix está en un brazo del Río Hondo, en donde existía un puente de madera (Purozapote). El Ing. Hermosillo comenzó a moverse zapateando y bailando una jarana yucateca. Comenzó a gritar que algo se le subía encima y nos percatamos que se había parado encima de un hormiguero habitado por zayes (hormigas rojas feroces).

- ¡Ingeniero, le gritamos, está usted encima de un hormiguero!

El hombre no aguantó más, arrancó a correr hacia el puente, en donde se dio un precioso clavado de panzazo. Al rato salió gritando de dolor, con ajos y cebollas a su estilo. Semidesnudo, pues su ropa era guarida de los zayes, gritó: "Hijas de... y lo peor es que me mordieron los huesos". Pero todo pasó al cenar langosta y caracol, rociados con *Dom Perignon*.

*

¡Qué tiempos aquellos! Entonces éramos felices, todo lo que hacíamos parecía una aventura; pasaban los días, cinco, seis, diez, quince, un mes y nosotros siempre con algo que hacer, las manos ocupadas las más de las veces con el pico y la pala y otras con el estadal; nuestras esposas en su casa, preocupadas, con muchas carencias morales y económicas. Era nuestra vocación y ministerio -abrir siempre caminos- ¿Por qué? Pues... tal vez por ese sentimiento de expansión que en nosotros bullía fuertemente; porque era para nosotros de vital importancia terminar caminos para sentir satisfacción profunda y empezar con otros. Era como si hubiéramos libertado a todo un pueblo después de una batalla larga; ¿A poco no es bonito que usted pueda ver con sus propios ojos que la gente que

antes sufría mucho para trasladarse de un lugar a otro, ahora ya lo haga con mucha facilidad y gracias a usted? ¿A poco no se sentiría henchido de emoción? -Fíjese, había veces en que ni siquiera teníamos qué comer ni qué beber, parecíamos pistoleros de esos que salen en las películas de vaqueros. Para sofocar la terrible sed, que era lo que más nos atormentaba, nos echábamos piedritas a la boca y con ellas hacíamos saliva, lo cual nos remediaba muchísimo; en otras ocasiones -y era un privilegio- le extraíamos el agua a los radiadores de las trocas y así caliente la bebíamos desesperadamente; este problema lo tuvimos que aguantar por muchos años, pero en todo ese tiempo nos hicimos las personas más religiosas: bajamos a todos los Santos del Cielo habidos y por haber porque ya la veíamos cerca. También otras veces nos tocó estar cerca de los ríos o de represas y éramos también felices, a veces teníamos tiempo para pescar y para bañarnos; lo cierto es que no queríamos mal imponernos porque perfectamente sabíamos que eran más las zonas donde el agua estaba prohibida. -¿Y qué comían? -Cállese la boca, nadie, absolutamente nadie creo yo, ha paladeado los platillos más exquisitos, todo era cuestión de tener hambre y ser atrevido. Todo empezó, ¿Te acuerdas Martín?, cuando andábamos construyendo el camino Durango - Villa Ocampo en el tramo La Granja - Rodeo; al darnos cuenta de que se nos había agotado toda la provisión y de que no había nada qué comer; para esto, estábamos muy retirados de cualquier auxilio hogareño y éramos un total de 37 personas en las mismas condiciones todas. Después de estar pensando mucho en la forma de solucionar este problema, a alguien se le ocurrió que lo que se debía hacer en esas circunstancias sólo era salir de cacería. Muchos se desanimaron y no movieron ni un solo dedo para hacer algo, pero el hambre estaba arreciando. Nos decían algunos que lo único que había de animales en esa zona, eran el zorrillo y la serpiente; de ahí en más, no éramos tan buenos como para que hubiera bisontes o venados o para que de repente apareciera Maná. En efecto, lo único que se pudo cazar fueron 5 zorrillos y un reptil venenoso, los cuales fueron destrozados con rapidez y echados al fuego. ¡Qué sabrosa carne! Afígrese usted, parecía que nos habían servido carne de cerdo o de borrego y la comíamos con tal apetito que los que se mostraron reacios en un principio, ahora hasta se chupaban los dedos. Después, al terminarse rápido esa carne, otros fueron a cazar más zorrillos, pues ya les había encantado su carne. Así durante muchos años seguimos repitiendo la misma operación "zorrillo"... Los que siempre comimos esa carne y no creo que sea un milagro -vaya usted a creerlo- no hemos experimentado ninguna enfermedad; claro, ya estamos viejos y chocheamos, pero gripas, diarreas, fiebres, etc., etc., jamás. Pensamos que la carne de zorrillo fue la que nos inmunizó para cualquier enfermedad y ahora somos las personas más sanas del mundo. -Pregúntele a Martín, a Benito, a Chepito: ¿Cuántas veces se han enfermado? Nosotros fuimos casi de los primeros camineros que la Junta conoció, unos ya estamos jubilados y otros por que los jubilen; estamos viejos y no nos arrepentimos en haber pasado por esa historia; es más, si se nos da la oportunidad de volver a nacer, volvemos otra vez al camino.

-Sus voces cascadas, llenas de emoción y añoranza, de valentía y veracidad lo mismo que de sabiduría y buen gusto, son su credencial de identificación como antiguos camineros. Cuando se les pregunta algo no se hace esperar una respuesta larga y detallada, es como si estuvieran viviendo esas jornadas; en sus ojos se refleja el paso de los años y en su rostro endurecido, las arrugas ya empiezan a enseñorearse; tal vez nunca pensaron en que tenían que declinar, porque si lo hubieran pensado, no sólo hubieran descubierto la carne de zorrillo para inmunizarse de toda enfermedad, sino también cómo dominar la vejez y vencer la muerte. Pero ahora ya es tarde; el reloj marca la alta hora de la noche; pero ellos, aguerridos, sueñan con inaudita avidez en las horas estelares de la noche. -Son muchas las cosas que de esta camada de "viejos lobos del camino" se tienen que escribir; -salieron un día de casa y cuando voltearon atrás, estaban lejos, cansados, llenos de vicisitudes en esa gran aventura, y era de valientes no regresar; hasta en tanto no ver muchas tierras prometidas con sus propios ojos, ver la libertad que liegaba a las regiones más abruptas, que la gente los mirara como dioses; sen-

tir un hondo vacío y llenarlo con un suspiro; recordar de regreso que en cada kilómetro su sudor hizo lodo y que su mirada vio lo amarillo de un desmayo, que fue tanta la emoción, que en ellos está una prolongada hilera de pedazos de corazón, del suyo propio. No puede pasar sutil e inadvertido -como para muchos a 120 kms./hr.- todo este esfuerzo cristalizado en los caminos. ¡No puede quedar así! ¡No debe ser así! Porque el camino no sólo es el lugar idóneo por donde se puede transitar, es también una parábola labrada con dolor, que cuando se transita pensando en lo que costó, se rinde homenaje y reconocimiento a todos esos rostros endurecidos, a sus manos encallecidas, a sus sacrificios, a sus familias, en fin, a todas esas personas.²

*

Aquí en Campeche en una ocasión, encontrándose el Pagador de la Junta, Don Isaac Cáceres, allá por el año 38, trabajando muy tranquilo en la Oficina, se presentó de improviso un trabajador que hablaba muy poco el español, a manifestarle que no había podido asistir al trabajo por encontrarse enfermo, pero en vez de decirle que tenía una fuerte calentura, le dijo en su dialecto lo siguiente: "Estás jodido Isaac, arde tu cuerpo, estás hirviendo en sangre".

*

En otra ocasión, un trabajador del pueblo de Castamay, perteneciente a la Brigada de Localización, allá por el año 37, compuesta de peones especializados que diario salían al monte en una carcachita Chevrolet manejada por el propio Representante de aquella época, Ing. Ricardo Castillo Oliver, solía yo³ acompañarlo para checar el resto del personal que había en el desmonte, y en uno de tantos viajes, un trabajador que le gustaba siempre viajar en el estribo de la carcachita, por lo angosto de la checha y como las ramas sobresalían, en una de ellas tropezó y se le cayó su sombrero que llevaba puesto, y de improviso se tiró a recogerlo; el Ingeniero rápidamente paró creyendo que algo grave le había pasado al trabajador, y cuál no sería su sorpresa, cuando éste llegó junto a él con el sombrero en la mano, diciéndole en tono molesto: "por tu culpa, no te dije que la paras coño" (sic).

*

En la carretera Campeche - Chenes, tramo Campeche - Catemay, año de 1937, en un tramo se había tendido material calizo, pero por falta de equipo la superficie de rodamiento había quedado maltratada a consecuencia del tránsito de camiones cargueros. Se proyectó una rastra de madera con medidas de que no fuera muy pesada con objeto de no deteriorar más la superficie, acondicionándole una platina y cepillos especiales de brezo propios para esta clase de trabajo. Fui invitado para ayudar al Ing. Representante en ese trabajo de rastreo, cuya rastra sería pesada y tirada por un camión de volteo que manejaba dicho Ing. Representante fuera de las horas reglamentarias de trabajo, quedando el camino en buenas condiciones de transitabilidad. En una ocasión, en una de tantas tardes de este trabajo, estando parado sobre la rastra con el objeto de nivelar, en una de las curvas, quizá por la sobre elevación de la curva o por haber tropezado con una piedra, perdí el equilibrio cayendo al suelo, siendo arrastrado como diez metros. Como pude, me salí de la zona de la rastra. La cosa fue que el Ingeniero, como no me veía, no pudo parar el camión de inmediato, pero afortunadamente por la lentitud de su marcha no se agravó más la situación. Fui trasladado rápidamente a la Ciudad de Campeche, donde de inmediato recibí atención médica y después de días y del susto recibido continuamos nuestro trabajo aunque con más precauciones. Una vez terminado el trabajo de

renivelación de las terracerías, fui invitado por el C. Ing. Castillo Oliver, Representante de la S.C.O.P. para ayudarlo en la localización como estadalero. Accediendo a su invitación, cierta vez dando punto en una estación, me gritó diciéndome que una de las ramas de un arbolito le estorbaba para tomar la lectura del estadal. Sin darme cuenta qué arbolito era, traté de hacerla a un lado, pero de inmediato sentí grandes ardores e inflamación de la mano, lo cual provocó varios días el sufrimiento. El arbolito resulto ser chaya, cuyas ramas y hojas están cubiertas de espinas, por cierto muy venenosas, provocando fuertes dolores e hinchazones. Naturalmente tuvimos que suspender los trabajos y regresar a la Ciudad de Campeche.

*

Día 2 de abril de 1936: estaba en construcción la carretera Campeche - Chenes; las terracerías se encontraban adelante del pueblo de Castemay, aproximadamente en el Km. 13, habiendo quedado pendiente de construcción un tramo de cuatrocientos metros que limitaba el pueblo. En una visita que hizo en aquel tiempo el C. Gral. Francisco J. Mujica, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas al tramo, dándose cuenta de que el tramo mencionado no estaba construido, me preguntó los motivos de haber saltado ese tramo, a lo cual indiqué, que según el Reglamento, los habitantes del lugar debían dar su cooperación. Me increpó en forma dura diciéndome: "con qué carajo va a hacer esta gente los trabajos". Me permití indicarle que siempre he sido respetuoso, con mucho celo de las indicaciones procedentes de mis superiores, pero si me ordenaba iniciar los trabajos de este tramo, se haría inmediatamente, a lo cual contestó que se hiciera. Únicamente que sus palabras fueron mucho menos duras.

*

Originalmente el tramo comprendido entre la Ciudad de Campeche y el pueblo de Bolonchén de Rejón del camino Campeche - Mérida, se llamó carretera Campeche - Chenes en virtud de que unía la Ciudad de Campeche con la zona llamada de los Chenes. Esta amplia zona comprende los poblados de Holpelchén, Dzibalchén, Bolonchén de Rejón, San Antonio Sahcabchén, Pacchén, Conchén, etc. Pues bien, en ese tiempo, 1937, la construcción de ese camino se hacía con cierta lentitud en virtud de que las aportaciones tanto Federales como Estatales eran muy exiguas, ya que la Junta contaba únicamente con ingresos de \$6,666.66 pesos mensuales, de cuya cantidad aportaban el 50% cada uno de los Gobiernos Federal y Estatal. El equipo de construcción con que se contaba era únicamente una aplanadora de tres ruedas de caldera y leña de 10 a 12 tons., que por cierto se le llamaba "La Rafaelita", manejada por un operador que, como era el único que sabía su manejo, se daba mucha importancia. El caso es que en una ocasión di ciertas instrucciones al Sobrestante para que se las comunicara a él, pero no las acató, manifestando que si lo necesitaban, que fueran a buscarlo. Naturalmente que no se le mandó a buscar y me propuse a aprender el manejo, que después de mucho luchar logré mi objeto, empezando a operarla. En cierta ocasión que me había dado mucha guerra alcanzar la presión necesaria, logré moverla y trabajándola en la compactación de terracerías en el Km. 5+000 vi llegar un automóvil en el cual venían dos personas, una de ellas el señor Emilio de la Peña D. (q.e.p.d.) gerente en aquella época de la Cía. Mexicana de Petróleos El Águila y la segunda persona un agente de la misma compañía apellidado Kovacevich, que venía a cerciorarse del avance de los trabajos por si había un tramo suficiente para su pavimentación y brindarnos sus productos asfálticos. El Sr. Kovacevich dirigiéndose a mí me preguntó que dónde se encontraba el Ingeniero; al manifestarle que estaba a sus órdenes, le produjo gran hilaridad al encontrarme todo tiznado a consecuencia de las cenizas que se desprendían del fogón al meter la leña, indicándome que

había recorrido muchos trabajos y nunca se había encontrado un caso parecido. Le expliqué el motivo del caso, para tomar esa determinación. Resultado: como pasó el tiempo y no se fue a buscar al operador, él vino, como se dice vulgarmente, con el rabo entre las patas, a pedir disculpas, que había sido un mal entendimiento y que suplicaba que fuera repuesto en su trabajo optando por recibirlo de nuevo, pues era un buen trabajador.

*

En Zacatecas, en el mes de diciembre de 1967, el personal de laboratorio tenía que hacer un recorrido con urgencia para un trabajo. Salieron a las 4 de la madrugada de Sánchez Román hacia Atolinga. El Sr. Flavio Vara, chofer, Mario Gaeta y Rodolfo Cancino viajaban dentro de la cabina y en la caja de la camioneta iban Miguel Gutiérrez, Isidro de Santiago y Francisco Leandro. Estos últimos se acercaron lo más que pudieron a la cabina para protegerse en algo del frío. Al llegar a su destino, los que iban en la cabina los llamaban para que se bajaran; al no recibir ni contestación ni ruidos, se acercaron para ver qué pasaba: vieron que a cada uno de ellos les colgaba un hilillo de hielo de la nariz, que al darle uno un garnucho se quebraba. Tuvieron que bajarlos así como se encontraban y para auxiliarlos tuvieron que abrirles la boca con mucho esfuerzo para que tomaran café caliente. Después de un buen rato, platicaron que ellos oían, pero que no podían hacer absolutamente nada.

*

En años anteriores, había modelos de camionetas que tenían la salpicadera trasera salida y con estribos a los lados. En una ocasión, siendo chofer el Sr. Flavio Vera, llevaba a su centro de trabajo a varios trabajadores, uno de ellos sentado al lado derecho y con los pies en el estribo. En un tramo adelante de Valparaíso hay una curva en "S" y la sorpresa que se llevaron los que iban arriba fue enorme, porque al salir de la curva, delante de ellos, los estaba esperando el peón que iba sentado de lado derecho. La explicación del peón fue que, al entrar la camioneta en la curva, no resistió el equilibrio y cayó al piso, siguiendo la trayectoria en línea recta, hasta que llegó de nuevo al camino. Afortunadamente, el piso no estaba demasiado accidentado.

*

El Puma.

En el año de 1969, una tarde de invierno, regresábamos de la Ciudad de Tuxpan, Ver. hacia nuestra Residencia ubicada en Naranjos, Ver. La camioneta de la Junta la iba manejando un chofer al que le decían Tim Mc. Coy quien, como siempre, iba platicando alegremente, cuando de repente se dio un amarrón tan brusco que casi se voltea la camioneta y me gritó: "¡Mire, mire Inge!, ¿qué animal es ese tan grande?" Como ya lo había yo visto, le dije que se trataba de un puma, de los que ya quedan muy pocos en la región. Durante el resto del viaje la plática siguió girando sobre el mismo tema del puma, hasta que llegamos a la Residencia. Ya ahí, el chofer se fue al comedor a cenar y yo me metí en mi oficina a trabajar. Después de un buen rato, empecé a oír que discutían en el comedor. Como la discusión se hacía cada vez más acalorada, tuve que salir a ver por qué hacían tanto escándalo y me encontré con que la alegata era entre Tim Mc. Coy y el Ing. Álvarez, en la que a grandes voces el chofer aseguraba que acababa de ver a un puma y el Ing. Álvarez insistía en que eso era imposible, que no podía ser cierto. El chofer al verme, pidió mi intervención para apoyar lo que

decía, por lo que yo también aseguré que efectivamente habíamos visto un ejemplar de puma a mitad del camino. El Ing. Álvarez insistió una y mil veces en que no era posible que se tratara de un puma. Al fin, cansado de tanta discusión, le dije que expusiera sus razones para asegurar que no era un puma el animal que habíamos visto, a lo que agregó: “Eso que dicen no puede ser cierto, porque el último puma que había en esta región lo maté yo desde hace varios años”.

Xalapa, Ver., Ing. Fernando Velázquez Báez.

*

Durante una visita de personal de control administrativo a la Junta Local de Caminos, se le hicieron observaciones al Ing. Domingo Salgado Melgarejo, en el sentido de que el archivo ya era muy voluminoso, por lo que debía deshacerse de documentos que tenían mas de seis años de antigüedad, ya que ocupaban demasiado espacio. El Representante replicó que todos los documentos eran de suma importancia para la Junta, por lo cual creía que no era necesario eliminar parte de ellos. Insistieron en que había que eliminar documentos con más de cinco años de antigüedad, excepto nóminas, listas de raya y aquellos que fueran parte de la historia de la Junta. Al ver el Ing. Salgado que era obligatorio eliminar documentos del archivo, dijo: “está bien, que se quemen todos los documentos que ustedes quieran, nada más que por favor antes le sacan dos copias.”

*

Después de una Reunión Técnica Regional, celebrada en Guadalajara en los años 60's, se fue a visitar la construcción del Puente Fernando Espinosa ubicado en un estrangulamiento del cauce del Río Santiago con un desnivel muy fuerte. Como los trabajos se hacían en ambos lados, se tenía comunicación aérea mediante una grúa que con un cable guía se trasladaba de una orilla a otra; estaba provista de una especie de almeja o bote donde cabían dos personas. Durante la visita se mostró el equipo, invitando a subir a algunos de los presentes; nadie quiso excepto el Ing. Martínez Valadez y otro ingeniero de la Junta Local de Caminos de San Luis Potosí, que en medio de porras y aplausos iniciaron el recorrido ante la espectación de los asistentes, el temor de José Carreño R., quien había presidido la Reunión y de Alfredo Villa H. quien lo secundó en la idea del recorrido. Regresaron los “astronautas” de una forma milagrosa, ya que después se supo que en una segunda operación de la Grúa Viajera se detuvo a la mitad del barranco debido a una falla mecánica, misma que duraron varios días en corregirla. Con espíritu solidario se participaba cuando se sumaban solicitudes para traer “cosas de la frontera”, iniciando así en Tijuana o Mexicali en relevos con choferes de las Residencias de las Juntas, recibían y transportaban cual tamemes motorizados pesados fardos a su vecino inmediato, para continuar su relevo hasta su destino final, en el camino se quedaban algunos que los mismos ingenieros habían solicitado. Nuestro amigo Escobosa, Tesorero en Sonora, cuando regresaba de la frontera, ante la clásica pregunta del Vista “¿qué llevan?”, decía sin inmutarse: “poco, pero muy bueno”.

*

En época de penuria, las tarjetas de pago que habían sido reconocidas y aceptadas como avales en los comercios de los pueblos, dejaron de serlo cuando las aportaciones para la Junta escasearon, ya nadie fiaba o prestaba por ellas; cuando se las presentaban al pagador, éste decía: “no hay dinero, vayan con Carballo, un prestamista, a ver si el les facilita dinero”. Algunos trabajadores agobiados por una urgente necesidad económica acudían con el Pagador en búsqueda de un presta-

mo, a lo que les decía: “Se equivocaron de puerta, aquí no es banco”. Angustiados, le suplicaban que les ayudase, a lo que luego respondía: “Meco, haz pues el vale”. -“aquí lo traigo mi Pagador”, entregándoselo, y con gruñidos y malos modos les daba el dinero; era geniuado pero muy en el fondo de corazón generoso.

*

Este mismo personaje llegó a traer camiones de volteo con los que hacía destajos de acarreos; cuando podía preguntaba al Checador sobre los viajes realizados, por lo viejo del modelo y estado físico, por lo que permanecían más tiempo en el taller mecánico. Mejoró su flotilla con un “nuevo”, llamándolo así porque éste traía salpicaderas, pero que no lo forzaran mucho. Estando con su encargado, ve un camión extraño y le pregunta: “¿ése, de quién es?”, y tímidamente le respondió: -¡Es mío! -“¿Cómo que es tuyo?, ¡está mejor que mi nuevo! ¡Con poquito de aquí y poquito de allá, ya hiciste un camión! Ya no te quiero”, despidiéndolo.

*

En otra ocasión, un chofer diferente lo llevaba a pagar manejando despacio con mucha precaución para no incomodarlo, de repente, bruscamente le dice: “¡Vas a cien!”, le responde: -“¡No llevo ni a 80!” Insiste: - “Vas haciéndote pendejo, ¿no ves que vamos hacia la costa?”. En una visita que le hizo su esposa en la Junta, ésta repentinamente sufrió un pequeño desvanecimiento y ante el peligro de caer le grita al chofer que estaba más cerca de ella: “abrázala, abrázala, que no soy celoso”.

*

Juan Serafín, auxiliar de pagador en los 50's, yendo a pagar a los Altos, en el camino tuvo deseos de satisfacer una necesidad fisiológica; le ordenó al chofer que se parara y bajándose con todo y maletín del dinero, buscó dónde resolver su problema. Continuando el viaje notó que no llevaba el maletín por lo que presuroso regresó al sitio anterior acompañado de la escolta, ahí cerca estaba un lugareño sacando los billetes del maletín, apartaba los de \$5.00 pesos poniéndoles una piedra encima y los de \$10.00 y \$20.00 pesos los ignoraba, sólo conocía los primeros; por la ignorancia y falta de malicia el pagador pudo recuperar el dinero.

*

La misma circunstancia y sencillez llevó a un trabajador, hombre fuerte y alto a suplir a un boxeador que falló a un evento que se celebraba con motivo de las fiestas del pueblo; le dijeron que su contrincante era flaco y más bajo que él, además que los guantes estaban acolchonados y que por eso no dolían los golpes. Se la creyó y aunque no perdió ningún diente sí terminó la pelea con los ojos casi cerrados, hinchado por los golpes de aquellos guantes acojinados.

*

Quisieron aprender a leer y a escribir Pancho “El Meneado” y Rosario “El Indio”, porque el Pagador los regañaba en cada pago por no saber firmar su tarjeta de pago; se matricularon en primero en la nocturna, distinguiéndose de los demás por ser los únicos que no aprendían nada. La maestra ya desesperada le preguntaba a Pancho: “Si juntamos la S con la U ¿qué decimos?” Y éste

muy orondo le contesta: "US", - "¡No, Pancho, así no es!" reprimiéndole fuertemente. -"A ver tú Rosario, ¿cómo dice?" Y éste después de la regañada a su compadre, toma su sombrero y le dice: "Yo no sé ni tiznada madre, señorita", saliéndose del salón para no volver más. Después en los años 70's asistieron a clase dentro del centro de trabajo en aquellos Programas de Alfabetización. En esos mismos programas asistió Anselmo que no sabía escribir y lo único que aprendió a poner en su tarjeta de pago fue AMO, por todo nombre.

*

Por ahí cerca del campamento en una fábrica hubo una fuga de amoniaco en la noche, causando pánico en la colonia; los que estaban ahí dormidos despertaron utilizando las camionetas y se retiraron fuera de la zona siniestrada, el único que no siguió su ejemplo fue Guadalupe Covarrubias, velador de ese turno que estoicamente en un acto de responsabilidad no abandonó los bienes que le habían conferido. Los veladores o veladuermes, gentes de edad avanzada, ignorantes y sencillos eran víctimas de la burla de los trabajadores, la clásica: "Tú aquí velando y el Sancho comiendo a sus horas y calentito durmiendo en tu cama y tú acá solo". También fácil los engañaban por enamorados; sus conquistas amorosas, en algunos casos les decían estar embarazadas por ellos pidiéndoles dinero. En otros casos las damiselas visitaban a su galán horas después de la llegada del Pagador y a cambio de una satisfacción placentera se llevaban el grueso de la quincena. Otro velador apodado "El Suavecito" recibió de su hijo a una muchacha que se había escapado con él de su casa. Como el galán se tardó en ir por la polla, ésta, insinuándose al velador, compartió su lecho sacrificándose para que quedara en la familia.

*

En Sinaloa cuentan que una Brigada trabajaba en una localización y con el trazo afectaban "un plantío", en eso estaban cuando llegó humildemente el dueño preguntando con aflicción si alcanzaría a cosechar antes de que las máquinas llegasen a ese sitio. Como la distancia y los volúmenes eran grandes, le contestaron que sí podría lograr la cosecha. Así fue, y como ésta fue muy buena, generosamente los obsequió con sendas tinas de barbacoa y cerveza.

*

Después de varias semanas continuas de trabajar, regresaron del campo Dolores y Abraham a Guadalajara, habiendo cobrado sus quincenas se fueron a libar a una cantina; de ahí, ya sarazos, obscureciendo, fueron a cenar, no sin antes en la calle aligerar un poco la vejiga con tan mala suerte que fueron sorprendidos por la policía y llevados a una pequeña celda anexa al puesto de policía de la colonia, desde ahí suplicaban cantando y gritando su libertad; alguien los oyó y fue a comunicarlo a la Junta. Diligentemente se trató de liberarlos. Los policías extrañamente accesibles y comprensivos manifestaron que ya los habían reportado a la Delegación pero aceptaron que fuesen llevados en un carro de la Junta; en el camino no cesaron de reclamar su inocencia insultando a los policías que los habían despojado de sus quincenas. Efectivamente, los policías tenían el dinero pero también informaron el monto del mismo que era mayor a lo que los trabajadores reclamaban, mismo que nos lo entregaron; con éste pagamos la multa, que fue simbólica, se gratificó la honradez de los policías, desde luego, todo con el dinero de ellos que por algún tiempo no volvieron a regar las calles.

Había un Residente muy estricto, de trato duro con la gente. Había estado comisionado en Sonora, Baja California Sur y después en Baja California Norte, dejando recuerdos nada gratos, le

decían el Ingeniero Tejo D. En una ocasión estaban dos peones desazolviendo una obra; fatigados y sedientos por haber olvidado llevar agua para beber, en eso estaban cuando uno le dice a su compañero: “allá viene Tejo D., a ver si nos regala agua, él siempre trae”. “Ojalá -le responde el compañero- pero Tejo D. a ti, porque yo no me dejo”. Llega el ingeniero y bajando de la camioneta escucha la petición y dice: “Bien, dejen ver”, saca un bidón con agua y en una copa (polvera) le sirve al perro que le acompañaba y el sobrante lo tira diciéndoles: “para que aprendan a no salir al campo si no traen agua”. Diciendo esto, se fue ante el asombro y rabia de los peones que dijeron: “Ya ves, a los dos nos amoló Tejo D.”

*

En Vallarta había uno parecido, debió de llamarse igual. En una ocasión por primera vez en Navidad les dio adicionalmente a la quincena una gratificación de \$100.00 pesos que dijo haber conseguido la Junta, pero a cambio del favor, obligadamente les vendía un boleto para la rifa de un reloj fino de su propiedad a \$75.00 pesos, so pena de dar de baja al que se negara a comprarlo.

*

No sólo se tuvo gente notable en las Juntas Locales en el área técnica, también en lo administrativo como el Sr. José Aguirre Valdés, Tesorero de la Junta en Coahuila en los años 60's, hombre recio, estricto, de mano fuerte, debido a su procedencia revolucionaria. Anteriormente había sido Secretario del C. Gral. Eulalio Gutiérrez, Ex-presidente Interino de la República, nominado por la Convención de Aguascalientes en 1914. El C. José Aguirre V., como se dijo, a pesar de su perfil revolucionario, aceptaba y acataba los ordenamientos administrativos del Estado y la S.O.P. En la misma Junta Local hubo un cocinero apodado “La Chulada”, esto debido a su gran capacidad de sazón y variedad de platillos que preparaba; desde muy temprano, a las cuatro de la mañana, ya bañado y aseado, iniciaba sus labores culinarias; era el responsable de la alimentación en las giras de trabajo, aun en las zonas desérticas. Acarreaba según el guiso, animales vivos como pollos, borregos, chivos, etc., mismos que sacrificaba y preparaba de una manera muy especial que asombraba a los asistentes, figurando entre ellos, Sres. Gobernadores, Secretarios del Ramo, Subsecretarios, Directores, etc. Las tortillas de harina que hacía provocaban admiración por su tamaño, que al doblarlas no se hacían quebradizas y tenían un grato sabor.

*

Fueron notables los logros de la red de carreteras de Coahuila; se tenía en 1973 un eje troncal en forma de “L” invertida, teniendo como vértices a Piedras Negras, Saltillo y Torreón. A partir de entonces, con los diferentes programas de la Junta, se ejecutaron más de 3,000 Kms. de caminos, utilizando en muchos de ellos escrepas tiradas por mulas en la formación de terracerías.

Las Brigadas y Personal de Residencia en sus viajes a las obras atrapaban víboras que a su paso se iban encontrando, colocándolas como trofeos, adornaban colgadas las redilas del vehículo que los transportaba; se dio el caso que un solo grupo capturase hasta 40 ejemplares en dos días.

En el año de 1962 en la Junta Local de Caminos de Michoacán había un Tesorero - Pagador muy especial. Cuando salía a pagar a las Residencias avisaba con anticipación la hora en que pasaría a pagar, así fuera de madrugada; como había trabajadores que no tenían reloj donde conocer la hora se tenían que trasladar al campamento para poder cobrar en largas esperas muy incómodas. Cuando pasaba en horas de comida, llegaba al campamento después de comer abundantemente, haciendo un gran buche de agua, la arrojaba al piso con el afán de molestar a los ahí reunidos.

*

Decían que el diablo es malo, que hay que huir de él. Allá en Capirio más de diez le deben la vida al diablo. Sucede que una brigada localizaba unas modificaciones de tramo de la carretera Uruapan - Playa Azul, que quedarían dentro del embalse de la Presa del Infiernillo. Una mañana, en una camioneta Willys manejada por un chofer llamado Chonito se trasladaba todo el personal al campo, en una curva, imprudentemente sin voltear o preguntar si no habría problemas de paso, inició la maniobra para salir a su izquierda; todos los viajeros, que eran alrededor de veinte, iban atrás viendo hacia adelante, no así un muchacho feo, maltrecho, que lo arrinconaron y era el único que veía hacia atrás, quien gritó desesperado: "¡Agua con la pipa!", la que a toda velocidad iniciaba el rebase; gracias al grito del Diablo, como le decían ahora al héroe, Chonito pudo rectificar su maniobra librándose así la Junta de una gran catástrofe.

*

¹ Como en las Historias particulares de las Juntas, respetamos tanto el estilo como el contenido. Se notará una diversidad muy amplia de relatos, lo cual, pensamos, enriquece el panorama del presente Capítulo. Asimismo, respetamos los créditos cuando son conocidos.

² En el documento de la Historia de la Junta Local de Durango se encuentra insertada esta anécdota. Por el tono se supone un diálogo entre varios que el narrador de la Junta registra. No nos fue posible determinar el nombre del que habla en esta evocación.

³ No se registra el nombre del que narra. Asimismo, no se puede precisar si es una sola persona o son varias, ya que son diferentes anécdotas.

AGRADECIMIENTOS

Sin la colaboración de un sinúmero de personas este libro no hubiera sido posible; es así que queremos agradecer a todos los que participaron, de una u otra manera, en la realización de esta obra. No obstante, deseamos expresar nuestro especial agradecimiento a las siguientes personas:

.....

Srita. Juanita Aguirre Sánchez
Ing. Pablo Arana Partida
Ing. Fernando Avilés González
C.P. Gabriel Cajiga
Ing. Fernando Escamilla Baz
Ing. Rafael González Cerda
Ing. Adolfo González del Villar
Ing. Jesús Malo del Castillo
Ing. Santiago Martínez Ríos
Ing. Leonardo Melo y Cerda
Ing. Juan Ruvalcaba Íñiguez
Ing. Luis Felipe Salinas
Ing. José Tellez Silva
Ing. Rubén Valenti Fuentes
Ing. Carlos Vallejo Maldonado
Ing. Fernando Vázquez Báez

.....

Compilación y
Redacción: Mauricio López Noriega
José Molina Ayala

.....

Diseño Gráfico
y Formación: Claudia Fernández Buces
Jacqueline Buenrostro Martínez
Ma. Antonieta Nieto García

.....

Coordinador de la Edición: Ing. Sergio A. López Mendoza

Historia de Las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)
se terminó de imprimir en el mes de ----- de
----- en los -----
con un tiraje de ----- ejemplares.

El presente volumen, *Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)*, quiere ser testimonio de lo logrado por el gremio caminero -un sinnúmero de personas que ocuparon su vida y su tiempo en la construcción de caminos y carreteras- y por una entidad gubernamental que llevó a cabo la tarea de acrecentar el progreso de nuestra Patria.

Es la historia de la cooperación entre los Estados y el Gobierno Federal para fundamentar el desarrollo de México por medio de la realización material de la red carretera. Pero no sólo es esto: este libro persigue ampliar el horizonte al presentar, de manera integral, lo que fueron casi cincuenta años de ardua labor en la transformación de nuestros suelos.
