


Construyendo la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y otros caminos en el sur de Veracruz, 1933-1942

Building the Coatzacoalcos-Minatitlan Highway and Other Roads in Southern Veracruz, 1933-1942

*Michael K. Bess**

 <https://orcid.org/0000-0001-5814-6342>

División de Historia, Centro de Investigación y Docencia Económicas, sede Región Centro, México

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Panamericana, campus Aguascalientes, México

michael.bess@cide.edu

Resumen: La carretera Coatzacoalcos-Minatitlán fue una vía importante en el proyecto para mejorar la movilidad y el acceso al transporte regional motorizado en la zona sur del estado de Veracruz, y fue un ejemplo de la formación de una organización local, y parcialmente independiente del resto de la burocracia estatal-federal, para construir obras en la región: el Comité Central Pro-Carretera de Coatzacoalcos (CCPCC). Este grupo tomó un papel central en la dirección de recursos y en la toma de decisiones sobre distintos proyectos de comunicaciones en el sur de Veracruz. Este artículo examina los antecedentes historiográficos, políticos y ambientales para contextualizar la construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y sus caminos veci-

* Doctorado en Historia Fronteriza. Líneas de investigación: historia de la movilidad y transporte; historia ambiental; historia y humanidades digitales.

CÓMO CITAR: Bess, Michael K. (2024). Construyendo la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y otros caminos en el sur de Veracruz, 1933-1942. *Secuencia* (119), e2187. <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i119.2187>



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

nales, y estudia la creación del CCPCC, su administración y burocracia, y las reacciones locales ante sus actividades en la región.

Palabras clave: infraestructura, historia regional, historia ambiental, desarrollo, tecnología

Abstract: The Coatzacoalcos-Minatitlan highway was an important route that improved mobility and expanded access to regional motorized transportation in the southern zone of Veracruz. Also, the project was an example of the formation of a local organization, and partially independent from the rest of the state-federal bureaucracy to build works in the region: the Coatzacoalcos Central Pro-Highway Committee (CCPCC). This group took a central role in directing resources and making decisions about different communications projects in southern Veracruz. This article examines the historiographic, political, and environmental background to contextualize the construction of the Coatzacoalcos-Minatitlan highway and its neighboring roads, then studies the creation of the CCPCC, its administration and bureaucracy, and local reactions to its activities in the region.

Keywords: infrastructure; regional history; environmental history; development; technology.

Recibido: 10 de enero de 2023 Aceptado: 11 de octubre de 2023

Publicado: 6 de marzo de 2024

A finales de su mandato en el gobierno de Veracruz, Miguel Alemán Valdés hizo un recorrido al sur del estado para revisar la infraestructura de las comunicaciones viales. Durante este viaje, Alemán Valdés vio las pésimas condiciones de los caminos vecinales abatidos por las fuertes lluvias temporales que cerraron acceso a distintas comunidades y limitaron actividades industriales, incluyendo al petróleo. Los presidentes municipales y los líderes obreros locales manifestaron al gobernador la necesidad de apoyar con trabajadores y materiales para reparar los daños y mantener abiertos los caminos. Además, el gobierno estatal quiso mejorar las comunicaciones viales para facilitar la movilidad de productos y personas, pues se trataba de una región

comercial clave en el sur de México, localizada en los estados de Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Chiapas.¹

La carretera Coatzacoalcos-Minatitlán fue una vía importante en el proyecto para impulsar desarrollo por parte del gobierno de Veracruz para mejorar la movilidad, mientras sus caminos vecinales ampliaron el acceso al transporte regional motorizado en el sur del estado. Gracias a los apoyos federales para la construcción de la carretera México-Puebla-Veracruz, en conjunto con décadas de actividades constructivas relacionadas al sector petrolero en la Huasteca veracruzana, el norte y el centro del estado contaron con buenos avances en la infraestructura carretera. Aunque al gobierno estatal le correspondía revisar y regular la construcción de vías en el sur del estado, delegó la toma de decisiones y la construcción cotidiana a grupos locales de Coatzacoalcos y sus pueblos vecinos. La evidencia archivística muestra una colaboración entre el gobierno estatal y las autoridades locales en el sur de Veracruz para seleccionar y priorizar las rutas para nuevos caminos carreteros y caminos vecinales. A través del órgano estatal —el Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas—, el estado contribuyó con los ingenieros civiles que se encargaron de la construcción de nuevos caminos, la planificación para estos trabajos, la formación de las brigadas laborales, y la coordinación de los esfuerzos estaban en las manos de los jefes locales.

El proyecto fue un ejemplo de la formación de una organización local y parcialmente independiente del resto de la burocracia estatal-federal para construir obras en la región: el Comité Central Pro-Carretera de Coatzacoalcos (CCPCC). Este grupo tomó un papel central en la dirección de recursos y la toma de decisiones sobre distintos proyectos de comunicaciones en el sur de Veracruz. Estas obras no solamente incluyeron la carretera entre Coatzacoalcos y Minatitlán, sino también extensiones de esta carretera a otras ciudades como Acayucan y Jáltipan. Además, el comité influyó la toma de decisiones sobre la construcción de otras carreteras y caminos vecinales en la región, en particular la carretera entre Allende y Agua Dulce o la carretera entre Las Choapas a Tonalá, Veracruz, que incluyó una conexión hacia Francisco Rueda, Tabasco. En teoría, estas actividades y el comité gozaron del apoyo de muchos líderes locales, quienes buscaron mejorar el desarrollo económico

¹ Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM). Carta dirigida a Adolfo Ruiz Cortines, gobernador del estado de Veracruz, 12 junio 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737. Archivo clasificado. Archivo General del Estado de Veracruz (en adelante AGEV, Xalapa).

regional y representaron la confluencia de intereses públicos y privados a favor de la construcción de nuevos caminos, incluyendo presidentes municipales, gerentes de PEMEX, empresarios locales, representantes locales de cámaras de comercio e industria, miembros de sindicatos y grupos agrarios.

Sin embargo, en la práctica, las decisiones tomadas por el comité y otros órganos del gobierno, como el DCOF, reflejaron la disputa política entre comunidades de la región para aprovechar los limitados recursos frente un entorno ambiental complejo que requirió mucha planeación técnica para lograr la construcción de esta carretera y sus caminos vecinales de soporte. Por ejemplo, los presidentes municipales apelaron al comité y al gobierno estatal para que en casos de la construcción de un tramo de la carretera o un nuevo camino vecinal se hicieran a favor de su municipio. La construcción de nuevos caminos de pavimento de asfalto y concreto fueron obras costosas, llegando hasta 2.5 pesos por m², mientras que caminos de superficie macadam o de terracería fueron menos costosos (1.5 pesos o .50 centavos por m², respectivamente), pero sufrieron declives en su calidad debido a las temporadas de lluvia y el tránsito diario. Además, la evidencia archivística muestra que, durante este tiempo, la mayoría del apoyo federal para la construcción de carreteras y caminos vecinales fue concentrado en el norte y centro del estado, para vincular Poza Rica, Veracruz puerto, Xalapa (la capital) y las ciudades industriales de Córdoba y Orizaba a Puebla y el Distrito Federal (Bess, 2017). El sur recibió menos atención oficial; el caso de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y sus caminos vecinales, a mediados del siglo xx, es un ejemplo destacado sobre los retos políticos y ambientales que ha enfrentado la burocracia mexicana para el desarrollo económico e infraestructural en sur del país. Con el uso del enfoque ambiental, el concepto está definido de manera amplia para incluir no solamente la cuestión de las afectaciones por las lluvias y las condiciones del suelo a la red vial, sino también las consideraciones geoespaciales y tecnológicas de cómo vincular distintas comunidades.²

Este artículo examina los antecedentes historiográficos, políticos y ambientales para contextualizar la construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y sus caminos vecinales, luego estudia la creación del CCPCC, su administración y burocracia, y las reacciones locales ante sus actividades en

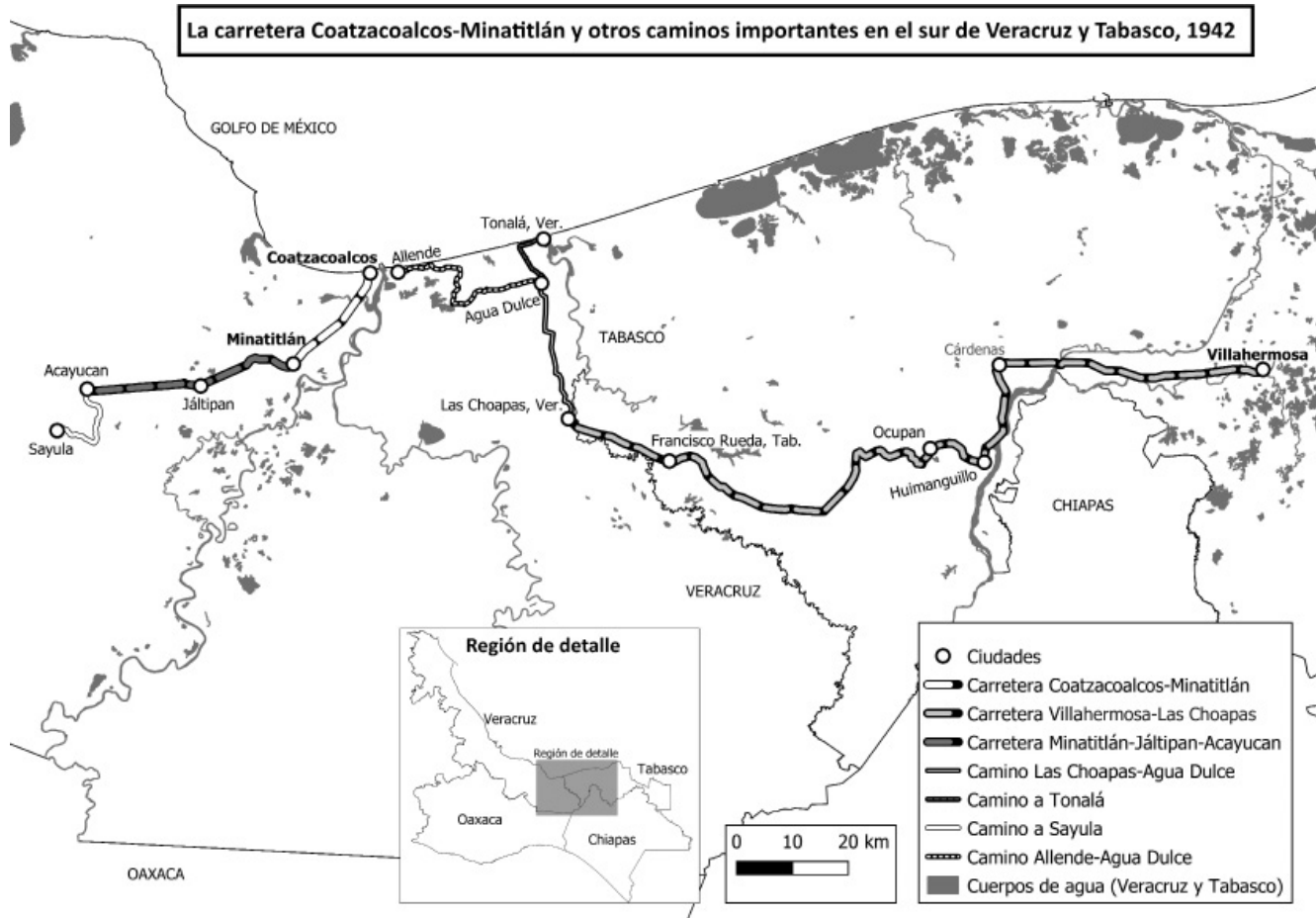
² El archivo estatal brinda una multitud de documentos que muestran los intereses públicos y privados a favor de la construcción de nuevos caminos, véase, por ejemplo, exp. 317/15, febrero-mayo, 1941. Secretaría. AGEV, Xalapa.

la región. La creación del CCPCC, como comités procamino en otras partes del estado, tocó un papel clave para modernizar la infraestructura de transporte en su región. En el sur de Veracruz, el CCPCC combinó los contactos políticos y el conocimiento del medioambiente y la geografía local para facilitar el proceso de planificación, colaborando con los ingenieros que el estado mandó para realizar la construcción de los caminos. Es decir, mientras el estado ofreció la experiencia técnica, el CCPCC ofreció a estos técnicos el conocimiento local para facilitar la planificación y construcción de las vías, y apoyó en el proceso político con los presidentes municipales y otros grupos de interés que quisieron influir en donde harían las trayectorias de las nuevas obras.

HISTORIOGRAFÍA SOBRE MOVILIDAD EN MÉXICO

La construcción de caminos carreteros en México durante el siglo xx inició con un enfoque de vincular a la capital nacional con el resto del país, mejorar el acceso al transporte regional motorizado y ampliar las conexiones económicas transfronterizas con Estados Unidos de América. La famosa carretera panamericana entró a México desde Laredo, Texas, rumbo a Monterrey, Nuevo León, con el primer tramo llegando al Distrito Federal, cuya apertura fue inaugurada en 1936. También, el gobierno federal lanzó nuevas carreteras desde la capital con construcciones hacia ciudades importantes como Cuernavaca, Toluca, Pachuca y Puebla. En el oeste del país, durante los años treinta y cuarenta, la carretera del Pacífico buscó vincular Los Ángeles, California con Guadalajara, Jalisco, antes de continuar hacia el este con destino a la ciudad de México. Más allá de estas principales construcciones, el presidente Lázaro Cárdenas del Río implementó un sistema de financiación por deuda pública, emitiendo bonos federales a inversionistas mexicanos para generar millones de pesos dirigidos a la creación de nuevas carreteras con mejores superficies, utilizando hormigón asfáltico para resistir las lluvias y soportar el peso de camiones (Bess, 2017). Cuando Miguel Alemán Valdés llegó a la presidencia, amplió el sistema de financiamiento para recibir inversión extranjera, principalmente de Estados Unidos, con la finalidad de desarrollar nuevos proyectos, incluyendo la primera autopista de la ciudad de México a Acapulco, Guerrero, en 1952 (Kim, 2019).

Los ejes principales del enfoque para la construcción de carreteras y caminos vecinales se basaron en el centro y el norte del país. En el caso de Veracruz, este énfasis facilitó la construcción de la carretera México-Ver-



Fuente: elaboración propia a partir de mapa histórico del Archivo General del Estado de Veracruz con imágenes de satélite e incorporación de capas de archivos shape del INEGI.

cruz; su apertura parcial fue celebrada en 1939. Desde Puebla, la carretera cruzó una parte de Tlaxcala, luego entró al estado de Veracruz con una primera parada importante en Perote. La construcción continuó hasta la capital estatal, Xalapa, antes de seguir hacia el puerto de Veracruz a lo largo de la costa del golfo. Adicionalmente, los gobiernos vincularon esta carretera con la importante región petrolera al norte del estado, en la Huasteca Veracruzana, con conexiones a Poza Rica y otras comunidades obreras (Bess, 2017).

En la literatura académica, varios autores han estudiado la construcción de caminos carreteros en distintas partes del país. El trabajo pionero de Wendy Waters examinó las dimensiones sociales y culturales de la construcción de caminos durante los años veinte y treinta del siglo xx para entender cómo las comunidades locales en los estados de Veracruz, Morelos y Sonora lidiaron con los intereses de oficiales estatales y burócratas nacionales. Waters destacó la importancia de estas obras infraestructurales como factor clave para la formación del Estado posrevolucionario; sobre Veracruz, escribió que los caminos facilitaron nuevas conexiones económicas y sociales a nivel regional. No solamente eran importantes para el estado nacional, sino también para la movilidad local para personas, mejorar el acceso a los mercados y los sistemas educativos y de salud (Waters, 1999, 2006). Benjamin Fulwider coincidió con Waters sobre los objetivos nacionales de la construcción de caminos, añadiendo que durante el sexenio del presidente Cárdenas, el gobierno llevó a cabo una política pragmática que intentó balancear los beneficios económicos entre diferentes sectores. Aquello porque Cárdenas aprobó la creación de nuevas vías de comunicación para mejorar la movilidad rural para las comunidades ejidales, al tiempo que buscó promover esta ampliación de infraestructura con el sector privado, al destacar su potencial comercial (Fulwider, 2009).

Al analizar la planificación de la red de carreteras nacionales desde diferentes regiones, se encuentra la necesidad de priorizar unas rutas sobre otras. A partir de 1925, con la creación de la Comisión Nacional de Caminos, el gobierno mexicano lanzó una serie de nuevos proyectos de construcción de carreteras que incluyeron rutas pavimentadas desde el Distrito Federal al puerto de Veracruz, en el este, hacia Acapulco, en el sur, y con la frontera norte cruzando Nuevo Laredo, Tamaulipas, entre otros. Marcela Mijares Lara ha notado que, debido a los escasos recursos que el gobierno federal tuvo para gastar durante la gran depresión (1930-1939), tomó la decisión de enfocar esfuerzos constructivos en el norte del país, en particular la carretera Laredo-Monterrey-México. El sur de México tuvo escaso apoyo durante aquel periodo, como

el caso del camino México-Acapulco, según la autora. Durante la década de 1930, la Comisión Nacional de Caminos logró abrir la ruta, pero faltó asfalto después del tramo hacia Cuernavaca. El resto del camino fue una terracería con espacios estrechos que no permitieron el paso de dos coches. De tal forma que el sur tuvo que esperar mientras el gobierno federal y otras autoridades priorizaban otros proyectos en el centro y el norte del país (Mijares, 2019).

En Baja California Norte, el turismo extranjero tuvo otro impacto en la toma de decisiones sobre la construcción de nuevas vías de comunicación. Francisco Alberto Núñez Tapia y Jesús Méndez Reyes examinaron los viajes de clubes automovilísticos estadounidenses que entraron desde la frontera norte, entre San Diego y Tijuana, hacia Ensenada. En temporadas pico durante los años veinte del siglo xx, como las celebraciones estadounidenses del 4 de julio, Núñez Tapia y Méndez Reyes notaron que más de 100 000 personas en miles de vehículos particulares cruzaron la frontera para evitar las restricciones federales y asistir a cantinas locales. La escala de este turismo automovilístico generó nuevas demandas para mejorar la calidad de la infraestructura de transporte, que cambió a lo largo de las décadas hasta finales de los años cuarenta. También, en Baja California y Baja California Sur, Víctor Manuel Gruel Sánchez (2019) ha escrito sobre la carretera transpeninsular, dando énfasis en el transporte y la movilidad regional. Esta infraestructura tuvo un papel importante en el desarrollo económico de la península, porque la carretera funcionó como un tronco central para una red de caminos vecinales que conectaron diversas comunidades y zonas productivas.

En su investigación sobre la historia de la Carretera Panamericana, J. Brian Freeman (2011) enfatizó el impacto extranjero en una obra regional y nacional. Freeman notó que el gobierno del presidente Alemán Valdés celebró su término en Chiapas con una serie de carreras automovilísticas que cruzaron toda la ruta a lo largo del país. La intención de estas carreras por parte del gobierno fue presentar a México como un país moderno a una audiencia internacional. Sin embargo, los reportes periodísticos extranjeros se enfocaron en el peligro de la ruta y los frecuentes choques. En respuesta, el gobierno canceló futuras carreras. La cuestión de lo internacional está presente en la investigación de Jessica Kim sobre la construcción de la Carretera del Pacífico. Kim (2019) examinó la tensión entre los distintos grupos de promotores en ambos países; los estadounidenses abogaban por una ruta carretera más pintoresca para beneficiar a los clubes automovilísticos que planeaban viajes turísticos desde California, mientras que los mexicanos estaban a favor de

una ruta más práctica que vincularía a las comunidades locales. A final de cuentas, los grupos negociaron un acuerdo que buscaba abordar las principales preocupaciones del proyecto.

El tema del compromiso político también está al centro del trabajo de Michael K. Bess en su estudio comparativo de la construcción de caminos carreteros en los estados de Nuevo León y Veracruz. Bess menciona que los gobiernos estatales tocaron un papel importante para negociar entre los objetivos del gobierno federal y los diversos intereses de las comunidades locales que tuvieron que vivir con las consecuencias físicas y sociales de nuevas vías de comunicación. También, Bess mostró que mientras el estado de Veracruz –bajo la administración radical del gobernador Adalberto Tejeda Olivares– implementó un programa popular para la construcción de caminos durante los años veinte, en las siguientes dos décadas el plan desarrollador fue cambiando a favor de un modelo público-privado similar al nuevoleonense, que utilizó contratistas comerciales. En el presente artículo sobre el sur de Veracruz se incluye el análisis de la introducción de empresas privadas contratadas por el gobierno estatal para llevar a cabo la construcción de nuevas obras viales.

La relación federal-estatal-local es estudiada por Christopher Boyer (2015) en su trabajo sobre la regulación forestal. Su investigación encontró el nivel de escepticismo que las autoridades federales mostraron a las comunidades rurales y su capacidad para manejar sus propios recursos naturales durante los años treinta y cuarenta. Este dato coincide con aspectos del presente artículo sobre la planeación de la infraestructura de transporte en el sur de Veracruz. Fuera de las principales zonas del poder político o la influencia económica regional para la construcción de nuevos caminos, como, por ejemplo, las áreas de Xalapa-Veracruz, Córdoba-Orizaba, Poza Rica, existió una tendencia entre los oficiales nacionales de tratar con menos urgencia las demandas de las pequeñas comunidades que también buscaron vincularse a la red de transporte. En parte, es debido a tensión entre la escasez de recursos para la construcción y la prioridad dada a las áreas industriales y “productivas” del estado. Sin embargo, en la correspondencia oficial, las autoridades contestaron pleitos con enojo y molestia sobre la necesidad de lidiar con los problemas de una comunidad lejos de la capital u otra ciudad importante.³ En

³ Miguel Cataño Morlet. Carta dirigida a la Federación de Trabajadores de la Región del Sur del Estado de Veracruz, 27 julio de 1940. Exp. 517/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

respuesta, como notó Boyer en su trabajo, líderes rurales pelearon contra esta política excluyente. Los campesinos y grupos obreros llevaron a cabo acciones alternativas, como el envío de cartas pidiendo apoyo e intervención del presidente de la república, los senadores y otros representantes políticos pertinentes, hasta cerrar físicamente una parte de un camino para visibilizar sus inquietudes con alguna autoridad. La historia de la construcción de caminos en el sur de Veracruz refleja las largas peleas políticas que han afectado a esta parte de México, apuntando a un caso importante, a mediados del siglo xx, de la desigualdad económica dentro del país en el nivel regional. En la siguiente sección se analizan las características ambientales que influyeron para la planificación de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán y sus caminos vecinales.

CONDICIONES AMBIENTALES

El entorno natural presentó una serie de retos para la construcción de caminos y la movilidad motorizada en el sur de Veracruz. Las brigadas laborales y los ingenieros encargados enfrentaron una diversidad de ecosistemas y sistemas fluviales que complicaron su trabajo. Esta zona, parte del istmo de Tehuantepec, también incluye la cuenca del río Coatzacoalcos que cubre 17 563 km de espacios. El río se extiende a 325 km hasta el Golfo de México y cuenta con siete ríos afluentes: El Corte, Sarabia, Jaltepec, Chalchijalpa, El Chiquito, Uxpanapa y Calzadas. El afluente más grande, el río Uxpanapa, tiene una longitud de aproximadamente 220 km y pasa por la selva Zoque, una zona ecológica sensible con una gran diversidad de flora y fauna al sur de la región. La topografía de la cuenca es ondulada con laderas suaves, hacia el sur está la Sierra Atravesada, en el estado de Oaxaca, que juntas forman las estribaciones de la Sierra Madre de Chiapas, una cordillera que pasa del oeste al este a lo largo del istmo.

Las lluvias son otro factor importante para analizar las condiciones ambientales que influyeron en la planificación y el mantenimiento de caminos carreteros y vecinales. Aunque el área de la cuenca de Coatzacoalcos está expuesta a los huracanes, pocos chocaron directamente durante la primera mitad del siglo xx; esta sí recibe fuertes cantidades de precipitación, más que el promedio del resto del estado de Veracruz. Por ejemplo, durante los tiempos de lluvia –junio a octubre–, Coatzacoalcos puede recibir arriba de 1 400 milímetros de precipitación, equivalente a 74% de toda la lluvia que se

deposita en el municipio anualmente (Climate-Data.Org, s. f.). Estas características implican la necesidad de gastar en el mantenimiento y reparación de caminos ya construidos, especialmente si la superficie es terracería o macadamizada. Durante las lluvias, eran frecuentes las interrupciones a la movilidad regional debido a caminos arrasados que estorbaban el paso de autos y camiones de carga. Además del daño a la infraestructura de transporte, la región necesitaba experiencia técnica en la construcción de puentes y lidiar con una diversidad de topografías y zonas ecológicas. Todo esto representaba fuertes gastos para el erario.

El entorno construido y la actividad económica regional presentaron más complejidad para la construcción de caminos carreteros y vecinales. El puerto de Coatzacoalcos, ubicado a lo largo del Golfo de México, y Minatitlán, colocado unos 20 km de la costa y tocado por el Río Coatzacoalcos, son dos de los municipios más importantes con poblaciones que estaban creciendo rápido a mediados del siglo xx. En 1920, Coatzacoalcos contó con aproximadamente 8 000 habitantes, en 1940 creció a 15 000, llegando a más que 35 000 habitantes entre 1959 y 1961 (Ayuntamiento de Coatzacoalcos, s. f.). Según el censo de 1960, el municipio de Coatzacoalcos tuvo una población de 54 251 habitantes y una densidad de 50.01 a 100 personas por km². En comparación, Minatitlán tuvo una población aproximada de 18 539 habitantes en 1940; en 1960, todo el municipio contó con 68 314 habitantes y una densidad de 1.00 a 25 personas por km² (SEN-DGE, 1943, p. 350; 1963, pp. 26-28). La industria principal de la región es el sector petrolero que conlleva una infraestructura de pozos, plantas, refinerías, redes de tubería y otras construcciones. También la agricultura y la ganadera eran otras importantes actividades regionales que implicaron la necesidad de lidiar con los reclamos de ejidatarios y terratenientes en la planificación de caminos. Los comités de planeación para la construcción de caminos y las brigadas laborales que realizaron estas obras tuvieron que enfrentar quejas y otras resistencias cotidianas por parte de los grupos de ciudadanos afectados.

ANTECEDENTES POLÍTICOS

La historia de la construcción de caminos en México, y en Veracruz en particular, es una de largos conflictos y sensibles negociaciones para intentar solucionar complejas demandas locales. Generalmente, la población estatal

apoyó la construcción de nuevos caminos carreteros y caminos vecinales. No solamente beneficiaron a las grandes empresas e industrias, como Petróleos Mexicanos (PEMEX), sino también a los pequeños granjeros para mover sus cultivos de la granja al mercado. La construcción de caminos podría lograrse por grados más altos que los rieles ferroviarios, que abrió el acceso regional a comunidades ubicadas en zonas montañosas. Durante la década de 1930, el estado de Veracruz, con apoyo técnico y fondos del gobierno federal, y en conjunto con las autoridades locales en el nivel municipal, planearon distintos caminos carreteros. El principal enfoque fue la construcción de la carretera México-Xalapa-Veracruz, inaugurado en 1939; así como nuevos caminos a Poza Rica, Córdoba y Orizaba, conectando a estados vecinos como Tlaxcala y Puebla, respectivamente, fueron importantes durante dicha década.

El poder político sobre la construcción de caminos fue localizado en diferentes grupos regionales que influyeron la planificación de nuevas obras. En lugar de dominar la toma de decisiones para esta infraestructura en todo el estado, a lo largo del principio y mediados del siglo xx se formaron diversos grupos influyentes: en el norte, el sector petrolero en la Huasteca Veracruzana; los comerciantes del puerto de Veracruz; los políticos y el poder comercial de Xalapa; y los empresarios de las ciudades hermanas de Córdoba y Orizaba, entre otros. Ante aquellas redes de poder se formaron asociaciones de ejidatarios, campesinos y obreros para intervenir en las negociaciones sobre el desarrollo económico y asegurar que sus voces fueran tomadas en cuenta. Todos estos grupos utilizaron diversas estrategias para negociar la construcción de caminos en el estado: escribieron cartas pidiendo auxilio al presidente de la república, a representantes y senadores en el Congreso, oficiales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) y otros órganos del gobierno federal; llevaron demandas al gobernador y oficiales estatales y escribieron a los periódicos locales para llamar la atención sobre un asunto; organizaron bloqueos y otras manifestaciones para detener construcciones o cerrar caminos, y ordenaron a empleados hacer lo mismo.⁴

La burocracia estatal, encargada de coordinar la construcción de caminos, fue el Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas (DCOP). En conjunto con los comités locales encargados, esta organización desempeñó un papel clave en la emisión de estudios topográficos, el diseño de propuestas para la construcción de caminos, la determinación de presupuestos, la movilización

⁴ “Red de caminos en territorio de este estado”, *El Dictamen*, 15 de noviembre de 1933.

de grupos campesinos para llevar a cabo obras y la contratación de constructores privados. Grupos locales formaron comités procamino para recolectar fondos para planear, financiar y construir nuevas vías. A veces, estos comités chocaron sobre distintos objetivos que priorizaron ciertas obras regionales más que otras, provocando nuevos conflictos que buscaron una solución oficial. Otra entidad influyente fue la Junta Central de Caminos del Estado de Veracruz (JCCV), el órgano federal descentralizado, encabezado por el gobernador y un representante local de la SCOP, encargado de la planificación y construcción de carreteras federales en el estado (López, 1994). Todos estos grupos representaron una red de capas superpuestas de influencia política y económica, formada para identificar áreas para impulsar el desarrollo regional y resolver conflictos dentro de la burocracia y afuera de esta jerarquía institucional en las comunidades afectadas por sus decisiones.⁵ La siguiente sección examina la construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán, mediante el análisis de las actividades de la burocracia, los comités procamino y los grupos de campesinos y obreros que negociaron sobre los procesos de planificación, implementación y mantenimiento de la infraestructura de transporte regional.

LA CARRETERA COATZACOALCOS-MINATITLÁN Y SUS CAMINOS VECINALES

Creando la organización del Comité Central Pro-Carretera de Coatzacoalcos

Durante esos años, las distinciones entre una “carretera” y un “camino vecinal” fueron pequeñas, pero relevantes. A finales de los años treinta, gracias a los aumentos al financiamiento de la infraestructura de transporte motorizado con el programa de bonos públicos elaborado por el presidente Cárdenas, los gobiernos y comités procamino invirtieron millones de pesos para mejorar las superficies de las vías. En este contexto, normalmente una carretera significó una vía de al menos dos carriles para apoyar el flujo de tránsito en ambas direcciones, con una superficie de hormigón asfáltico. Este diseño permitió el

⁵ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, “Administración de la carretera Xalapa-Veracruz”. Exp. 515.1/42.9, vol. 630. Fondo Presidentes. Lázaro Cárdenas. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Ciudad de México.

tránsito de vehículos a velocidades más altas y soportó los pesados camiones de carga y autobuses. Los grupos que construyeron este tipo de vía de comunicación fueron el gobierno federal, a través de la SCOP, los gobiernos estatales y sus órganos, como el DCOP, y los comités procamino, como el CCPCC.⁶

En comparación, un camino vecinal era una vía que atravesaba comunidades locales o que se conectaba al tronco principal de una carretera. Los caminos vecinales tuvieron una diversidad de superficies, incluyendo terracería y macadán. Esta diversidad también implicó que estos caminos estuvieran más expuestos a los impactos ambientales, en particular las fuertes lluvias de la región y el deterioro cotidiano debido al tránsito de coches, autobuses y camiones pesados. Estas características también significaron que las carreteras costaron más que los caminos vecinales en el momento de construir, mientras que los caminos vecinales demandaron mucho mantenimiento de manera regular para asegurar su acceso para vehículos motorizados.⁷

Las pésimas condiciones de los caminos en el sur del estado de Veracruz provocaron nuevas acciones por parte del gobierno para invertir en nuevas construcciones y mejorar el mantenimiento de las existentes. Durante los años veinte y treinta, el estado fue receptor de millones de pesos para la construcción de la carretera México-Puebla-Veracruz, que pasó a través de Perote y la capital estatal, Xalapa, el centro-norte del estado; también otras carreteras fueron construidas desde la ciudad de México hasta la zona petrolera de Tuxpán, en el norte, y las ciudades industriales de Córdoba y Orizaba en el centro. Periódicos con alcance nacional, como *El Universal*, y otros más locales, como *La Opinión* de Minatitlán, notaron la falta de carreteras modernas en el sur de Veracruz, publicando editoriales quejándose de esta condición.⁸

Existieron dos factores principales para constituir el Comité Central Pro-Carretera Coatzacoalcos. Primero, el reparto de recursos: a pesar de la inversión arriba mencionada, hubo menos atención al sur del estado. Por ejemplo, en el plan constructivo de 1936, el gobernador Alemán Valdés dedicó

⁶ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, “Reglamento para la construcción de Caminos con impuestos especiales”, 1940. Exp. 317/0, caja 837. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

⁷ A. Hernández Bravo, “La pavimentación moderna”, *El Universal*, 30 de abril de 1922, tercera sección, p. 4.

⁸ Recorte de periódico guardado en un informe: “Importancia de Nuestras Carreteras,” *La Opinión*, 17 de abril de 1942. Exp. 317/0, caja 958. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa; “Fuerte impulso a la carretera de Orizaba a la CD. de Tehuacán”, *El Dictamen*, 2 de noviembre de 1933; “Comentarios Breves: El camino a Veracruz”, *El Dictamen*, 8 de noviembre de 1933.

56% de los fondos de 2.1 millones de pesos a la carretera Perote-Xalapa-Veracruz; el restante fue dividido entre cinco proyectos, la mayoría concentrado en el centro y norte del estado. En comparación, el mismo plan estatal sólo dedicó 280 000 pesos al sur para la construcción de un camino de 40 km entre Minatitlán y Acayucan. El estado enfrentó quejas no solamente sobre el reparto del presupuesto, sino también por la corrupción del proceso de coordinar la construcción de las obras (Bess, 2017, pp. 82-86).

El segundo factor para la creación del CCPCC fue un entorno de trabajo disfuncional entre las instituciones encargadas de la construcción de caminos. El hecho de que el Comité recibiera el reconocimiento oficial del gobierno estatal como el encargado local para llevar a cabo las obras, significó que fue que el grupo tuvo el reconocimiento desde el gobierno estatal para trabajar con el DCOP y su jefe, el ingeniero Luis G. Rendón. Durante los años treinta y cuarenta, la JCCV y el DCOP estaban en desacuerdo burocrático entre ellos mismos sobre el uso de recursos para nuevas obras. Mientras la JCCV fue una organización de la SCOP y trabajó en Veracruz, el DCOP tuvo el apoyo del gobierno estatal y su propio presupuesto para llevar a cabo obras en el estado. Las dos organizaciones existieron en paralelo, y fue necesario, en teoría, coordinar entre ellas sobre la planificación de la nueva infraestructura de transporte, aunque no siempre fue el caso; en realidad, la JCCV y el DCOP pelearon sobre a dónde y cómo iban construir caminos. Por ejemplo, estas peleas habían dañado el progreso en la construcción de la carretera Minatitlán-Acayucan. En 1937, un año antes de la creación del CCPCC, el entonces jefe de la JCCV, Miguel Cataño Morlet, señaló al ingeniero Rendón su falta de interés por apoyar el proceso de planificar y construir caminos dirigido por el DCOP. En lugar de colaborar con el DCOP, Cataño Morlet quiso asegurar que, en el caso de financiar una nueva obra de comunicaciones, su agencia tomaría el liderazgo sobre todos los aspectos técnicos del proyecto. Sin embargo, pocos meses después de emitir esta carta, Cataño Morlet anunció su renuncia abrupta de la junta central, dejando a la entidad en un caos institucional. Luego, a principios de 1938, él apareció de nuevo, ahora como director general para caminos en Veracruz, un puesto que parecía correr en paralelo al cargo de Rendón en el DCOP (Bess, 2017, pp. 82-86).⁹

⁹ “El Ing. Cataño Morlet renunció como Representante del Gobierno ante la Junta Central de Caminos”, *Eco Xalapeño*, 18 de diciembre de 1937.

Ante estas complicaciones financieras e institucionales, el CCPCC tomó la decisión de autogenerar muchos de sus propios recursos y crear su propia organización institucional para llevar a cabo nuevas obras de construcción. Por ejemplo, los empresarios locales apoyaron al nuevo comité facilitando la organización de un presupuesto mensual de 20 000 pesos para pagar por equipos de obreros, materiales y personal de oficina. También tuvo la autoridad para nombrar a contratistas privados para apoyar los trabajos constructivos. Esta estructura se basó en la de la Junta Local de Caminos de Orizaba, otra entidad regional semiindependiente que también se encargó de obras de construcción. Además de establecer su organización y financiamiento, el CCPCC decidió un diferente estándar de remuneración: pagó a sus peones dos pesos diarios por su trabajo, 25 centavos más que la JCCV. Un reconocimiento de que el grupo todavía era parte de una burocracia más grande fue el envío mensual de reportes sobre sus actividades a la oficina del director general de caminos, Cataño Morlet (Bess, 2017, pp. 82-86).¹⁰

Iniciada durante el año de 1938, la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán fue una vía moderna con superficie de hormigón asfáltico para resistir las fuertes condiciones ambientales, como las lluvias anuales y el tránsito de pesados camiones de carga.¹¹ El tramo principal se extendió unos 20 km entre las dos ciudades. Bajo su dirección, el CCPCC dirigió una brigada laboral de 142 personas, incluyendo ingenieros, mecánicos, albañiles, inspectores, veladores, choferes y 108 peones, entre otros, para la construcción de la carretera. Desde Minatitlán, el CCPCC expandió las siguientes obras hacia el oeste en ruta con los pueblos de Jáltipan y Acayucan. Otros comités locales procamino también participaron en la planificación de la ruta motorizada, pero dentro del liderazgo de los jefes en Coatzacoalcos. Sin embargo, la prioridad económica en la construcción de la carretera fue apoyar las actividades del sector petrolero, siendo que Minatitlán había sido un centro de producción importante y su cercanía con el puerto de Coatzacoalcos facilitó la exportación de productos petroleros. El hecho de que otras comunidades buscaran conectarse

¹⁰ Miguel Cataño Morlet, carta dirigida a Luis Niño Castillo, presidente del Comité de Caminos de Coatzacoalcos, 29 de noviembre de 1938. Exp. 317/49, caja 619, 1939. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

¹¹ Reporte, "Estado de Fuerza de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán". Exp. 317/10 1940 Carretera Coatzacoalcos-Minatitlán. T. 2, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

a este camino hablaba de las oportunidades laborales en el sector, así como de la capacidad de transportar otros productos, especialmente agrícolas.¹²

Administrando la planificación de caminos regionales

El CCPCC consolidó su poder sobre la toma de decisiones para construir caminos mediante el reconocimiento de las autoridades estatales. En 1941, el municipio de Jesús Carranza, ubicado aproximadamente a 100 km al sur de Coatzacoalcos, a lo largo de la frontera con Oaxaca, envió una queja formal al DCOP donde reportó que los fondos generados por un impuesto local sobre el consumo de cerveza fueron destinados para una obra lejos del municipio. En respuesta, Rendón explicó que el CCPCC tuvo la autoridad de determinar cómo gastar los fondos recaudados para la construcción de carreteras en el sur del estado. Aun cuando el municipio pidió el apoyo de un senador federal, el político no logró cambiar este acuerdo, sino sólo llegar a un compromiso con el gobierno estatal para pagar al comité en Jesús Carranza un estímulo de 500 pesos mensuales.¹³

El Comité Central Pro-Carretera Coatzacoalcos gozó de una autoridad clara sobre los asuntos constructivos de caminos en la región. Esta influencia significó una responsabilidad importante para planear e implementar una serie de obras para mejorar la movilidad. También, el comité tuvo que lidiar con las quejas y las inquietudes de residentes y políticos locales cuando las propuestas para nuevas obras provocaron conflictos sobre su diseño. Las otras autoridades estatales, como el DCOP, ya señalaron que el comité tuvo la última palabra para solucionar desacuerdos. Además, el gobernador y otros miembros de la política estatal apoyaron al CCPCC sobre la toma de decisiones. En casos delicados, cuando personas locales con influencia política enfatizaron una recompensa, muchas veces el gobierno no intervino contra el comité, sino que buscó otro tipo de compromiso. En otros casos, hay evidencia de que el gobernador simplemente desestimó las quejas y les dijo a los quejosos que buscaran un remedio con el comité. En este contexto, el CCPCC tuvo mucha

¹² Reporte, “Estado de Fuerza de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán”. Exp. 317/10 1940 Carretera Coatzacoalcos-Minatitlán. T. 2, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

¹³ Pablo Herrera, carta dirigida al gobernador Cerdán, 3 de julio de 1941. Exp. 317/71, 1941, Jesús Carranza; Luis G. Rendón, DCOP, carta dirigida a Pablo Herrera, 3 de julio de 1941. Exp. 317/71, 1941, Jesús Carranza. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

responsabilidad de la región donde operaba. La construcción de la carretera de Coatzacoalcos hacia Minatitlán representó un importante paso en un plan más amplio para mejorar el acceso local al transporte motorizado.

La creación del comité y los años invertidos en la construcción de la carretera y sus caminos vecinales significó nuevo conocimiento técnico y organizacional que benefició al sur de Veracruz, Tabasco y Oaxaca, con la planeación de caminos para unirlos a lo largo del istmo. Por ejemplo, el plan del gobierno tabasqueño para abrir una nueva carretera de Villahermosa hasta el municipio de Las Choapas, Veracruz, dependió de la experiencia en ingeniería, organización y mano de obra de las autoridades veracruzanas. Ernesto Trujillo Gurría, un funcionario en el gobierno de Tabasco –y familiar del entonces gobernador, Francisco Trujillo Gurría– explicó que a su estado le faltaron suficientes accesos en comparación con resto del país; la construcción de un camino a la terminal del ferrocarril en Las Choapas podría apoyar en resolver este reto.

Sin embargo, al estado le faltaron los recursos para realizar el trabajo debido a un fracaso presupuestal heredado del gobierno anterior, que invirtió 1 000 000 de pesos en una carretera nunca realizada; además de que no tuvo la mano de obra suficiente para llevar a cabo trabajos de infraestructura en el extremo occidente del estado. Trujillo pidió el apoyo de Miguel Alemán, ya secretario de Gobernación en la administración de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), aprovechando su interés de mejorar las condiciones económicas en la región. El proyecto fue aprobado con financiamiento del gobierno nacional y administrado por las autoridades locales desde Minatitlán. En otro caso, las autoridades locales en Coatzacoalcos y Minatitlán trabajaron con representantes de pueblos en Oaxaca para construir una carretera que unió a las comunidades de Tierra Blanca y Vista Hermosa, Veracruz, con Amapa y Playa de Jícama, Oaxaca, con el fin de abrir nuevos accesos turísticos.¹⁴

La influencia que ejerció el CCPCC también se extendió al reconocimiento de nuevos comités procamino en la región. Por ejemplo, en 1941, las autoridades municipales de Sayula solicitaron al ingeniero Rendón construir un mejor camino hacia la localidad, ya que las fuertes lluvias dañaron la ruta

¹⁴ Luis G. Rendón, DCOF, carta dirigida a Amado J. Trejo, 29 de abril de 1941. Exp. 317/15 1941; Natividad Rangel, carta dirigida a Jorge Cerdán, gobernador del Estado de Veracruz, pidiendo su apoyo para la construcción del camino carretero de Tierra Blanca, Veracruz a Playa Jícama, Oaxaca, 5 de agosto de 1941. Exp. 317/38, 1941. Tierra Blanca. Archivo Clasificado. AGEV, Xalapa.

existente, dejando a la comunidad en pésimas condiciones económicas. La respuesta de Rendón fue clara: para acceder a los fondos para construir y mantener caminos fue necesario establecer formalmente un comité procamino autorizado por el CCPCC.¹⁵

Así pues, el primer paso para solicitar apoyo del gobierno estatal o del CCPCC era la creación de un comité local procamino. En muchos casos, esta entidad fue constituida por los miembros de un gobierno municipal y otros miembros destacados de la comunidad local; en otros casos, una organización campesina o un grupo de ejidatarios. Una carta fue redactada por el municipio o la organización interesada, que luego fue entregada al gobierno estatal y procesada por el DCOP. Ya iniciado este proceso, se abrió la posibilidad de negociar formalmente un plan para conectar su comunidad a la red de transporte regional y solicitar recursos adicionales para la construcción y mantenimiento de una vía.¹⁶ Igual como pasó con la creación del CCPCC, un nuevo comité logró el reconocimiento para tratar con la burocracia constructiva del estado un rango de cosas, desde la aplicación de impuestos para financiar una obra, hasta el repartimiento de herramientas a sus equipos de trabajo. El CCPCC se coordinó con estos comités en la región de la cuenca de Coatzacoalcos; sin embargo, estos grupos también participaron activamente en el envío de solicitudes al gobierno estatal y la SCOP, en el nivel federal, para abogar por sus proyectos.

Complicaciones burocráticas y reacciones locales

Muchas veces, la burocracia constructiva no respondió con rapidez ni respuestas que satisficieron a los miembros de un comité local. Por ejemplo, en 1940, en Agua Dulce, un municipio a unos 50 km al este de Coatzacoalcos, ubicado a lo largo de la frontera con el estado de Tabasco, los miembros del Comité Local Pro-carretera Allende-Tonalá-Agua Dulce informaron a la SCOP de sus actividades. El grupo comentó que ya había pedido obreros y materiales, basado en una promesa que hizo el entonces gobernador Alemán Valdés

¹⁵ Rendón, DCOP, carta dirigida a Odilón Román M, Comité Municipal Camachista y Cerdanista, Sayula, Veracruz, 4 de agosto de 1941. Exp. 317/78, 1941, Sayula. Archivo Clasificado. AGEV, Xalapa.

¹⁶ José Santo Cruz, presidente del consejo municipal Chapopotla, carta dirigida a Luis Rendón, 21 de marzo de 1941. Exp. 317/64 1941, caja 834-835. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

durante su viaje a la región, pero que todavía no había recibido estos recursos. En lugar de continuar exigiendo por este apoyo, el comité pidió a la SCOP poner a su disposición un camión de volteo para poder recibir de PEMEX material para el revestimiento de la superficie de su camino.¹⁷ Además, la unidad local del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) dio su apoyo a la solicitud del comité en una carta enviada al gobierno.¹⁸

Si un grupo local u otro comité amenazaba el progreso de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán, la respuesta oficial podría ser severa. En el caso de Agua Dulce, la falta de comunicación dejó muy inquieta a la comunidad por la condición de su camino y las decisiones tomadas por el CCPCC. A principios de 1940, por la falta de apoyo, un grupo de obreros, afiliado a la Federación de Trabajadores de la Región Sur del estado de Veracruz (FTRSEV), amenazó con bloquear el camino a Agua Dulce en protesta. Este bloqueo ocurrió después de una queja formal donde el grupo había denunciado actos de corrupción local para obligar al gobernador a atender sus solicitudes. Cuando el grupo se enteró —por una noticia publicada en *El Dictamen*— que el gobernador estaba respaldando al Comité, decidió declararse en huelga e impidió el acceso de camiones de carga a los campos petroleros locales, diciendo que el comité procarretera en Coatzacoalcos no estaba atendiendo de manera adecuada el mantenimiento del camino vecinal que unió al municipio con el resto de la región. El grupo enfatizó el impacto ambiental de las fuertes lluvias que habían dejado a esta vía en pésimas condiciones. Luego, levantó una nueva demanda: pidieron —como otras comunidades como Jesús Carranza, mencionada antes— la aplicación de un impuesto de un peso sobre la venta de cervezas dirigido al mantenimiento de la carretera que pasó por las comunidades de Allende, Tonalá y Agua Dulce.¹⁹

La respuesta oficial a estos acontecimientos fue complicada y a veces contradictoria. Por un lado, en abril del mismo año, el presidente municipal de Coatzacoalcos, Manuel Ramos, señaló que sí estaba de acuerdo con

¹⁷ STPRM, carta dirigida al gobernador del estado de Veracruz, 12 de junio de 1940. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

¹⁸ STPRM, carta dirigida al gobernador del estado, 30 de marzo de 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737; STPRM, carta dirigida al Comité Pro-Carretera Agua Dulce, 6 de marzo de 1941. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

¹⁹ STPRM, carta dirigida al gobernador de Veracruz, 15 de julio de 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737; Adolfo Ruiz Cortines, gobernador del estado de Veracruz, carta dirigida a Miguel Cataño Morlet, director general de caminos, 7 de agosto de 1940. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

el argumento de los miembros del STPRM sobre la aplicación de los recursos necesarios para reparar y expandir el camino a Agua Dulce. Luego, en una segunda comunicación, en junio, Ramos reiteró la necesidad de apoyar Agua Dulce, también mencionando la promesa que hizo Alemán Valdés.²⁰ A pesar de que el gobernador ordenó al titular del CCPCC –Cataño Morlet– y a Agustín Brunet –contratista privado encargado de la construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán– buscar una solución sobre el bloqueo, Ruiz Cortines guardó silencio en público hasta principios de julio.²¹ En su respuesta a Agua Dulce, el gobernador explicó que el gobierno estaba muy enfocado en la construcción, señalando que es una obra costosa y compleja. Ruiz Cortines dijo que la decisión de bloquear el camino que conectó a los pueblos de Allende, Agua Dulce y Tonalá, implicaría que no habría suficientes fondos para terminar ninguna de las obras. Por lo tanto, pidió a los obreros que cesaran las hostilidades contra los organizadores locales y realizaran el proceso formal para recaudar fondos con el estado.²² Sin embargo, la respuesta más severa vino de Cataño Morlet. El director de caminos atacó la legitimidad del comité procamino de Agua Dulce, ya que, al parecer, no existía registro alguno del grupo. Cataño Morlet argumentó que el gobierno ya había gastado mucho dinero en la construcción de caminos en la región. Además, comentó que, para mejorar sus relaciones con el gobierno, los miembros de la federación de trabajadores del sur debían dejar de atacar e insultar a las autoridades estatales, buscar sus propias soluciones y documentar todos los fondos usados en sus proyectos.²³

No queda claro qué pasó después, si el comité procamino Allende-Tonalá-Agua Dulce recibió apoyo del CCPCC o del municipio de Coatzacoalcos. Con estos antecedentes, es posible que no recibieran ni un peso del gobierno estatal durante los últimos meses de la administración de Ruiz Cortines. En enero de 1941, el nuevo gobernador, Jorge Cerdán, recibió una carta del sena-

²⁰ Manuel Ramos, presidente municipal Coatzacoalcos, carta dirigida a Ruiz Cortines, gobernador, 10 de abril de 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737; STPRM, carta dirigida a Ruiz Cortines, 12 de junio de 1940. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

²¹ Víctor Pavón, telegrama dirigido a Ruiz Cortines, 18 de julio de 1940. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

²² Ruiz Cortines, telegrama dirigido a Agustín Brunet, Comité Central Pro-Carretera Coatzacoalcos, 1 de agosto de 1940. Exp. 317/7, 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

²³ Miguel Cataño Morlet, carta dirigida a la Federación de Trabajadores de la Región del Sur del Estado de Veracruz, 27 de julio de 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737. Archivo Clasificado. AGEV, Xalapa.

dor federal, Vidal Díaz Muñoz (1940-1946), un político que inició su carrera en el movimiento sindicalista veracruzano, sobre el asunto del camino hacia Agua Dulce (Díaz, 2021). Díaz quiso saber sobre la condición de la vía, el progreso sobre su construcción y mantenimiento. El texto de la carta indica que el proyecto quedó ignorado y sufrió de falta de financiamiento. Podemos inferir que los grupos obreros involucrados con el comité procarretera Allende-Tonalá-Agua Dulce aprovecharon sus contactos para comunicarse con Díaz con miras a que el senador reabriera el caso y negociara apoyo con el nuevo gobernador.²⁴

Con el cambio de gobierno, algunos jefes locales buscaron reorganizar los comités procarretera, incluyendo al CCPCC. En febrero de 1941, don P. Martínez escribió al gobernador con la propuesta de reorganizar a todos los comités “locales y foráneos” a una nueva entidad. Martínez quiso juntarlos dentro de una sociedad cooperativa –“Emancipación S de R. L.”– que centralizara la dirección. También, expandiría el alcance de sus actividades, añadiendo nuevos objetivos, incluyendo la construcción de líneas telefónicas y tuberías de agua potable. La propuesta no emulaba la estructura organizativa de las compañías petroleras veracruzanas. En las primeras décadas del siglo xx, las compañías petroleras privadas construyeron su propia infraestructura para apoyar sus actividades extractivas, incluyendo nuevos caminos, líneas telefónicas y otras obras. Martínez y sus seguidores pretendían entonces centralizar todas las actividades y recursos de los comités individuales para la construcción de obras (Santiago, 2006).²⁵

En diciembre de 1941, Cerdán presentó un programa extenso y ambicioso al presidente de la república, Manuel Ávila Camacho (1940-1946), para la construcción de nuevos caminos en Veracruz. El gobernador planteó el financiamiento de siete proyectos con un costo total de 7 000 000 de pesos –aproximadamente 4 000 000 de pesos fueron destinados a construcciones en el sur de Veracruz–. Cerdán argumentó sobre la importancia de reforzar y ampliar toda la infraestructura carretera, enfatizando la importancia militar de Minatitlán y otras zonas para una posible “defensa continental” en el caso de una guerra. Pidió al presidente contribuir con 6 000 000 de pesos, mientras

²⁴ Vidal Díaz Muñoz, senador, carta dirigida a Jorge Cerdán, gobernador, 4 enero 1940. Exp. 317/7 1940, caja 737. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

²⁵ Federación de Ligas de Trabajadores del Sector Popular del Estado de Veracruz, carta dirigida a Luis Rendón, DCOF, 10 de febrero de 1941. Exp. 317/0 1941. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

el gobierno estatal podría dar 1 000 000 al presupuesto. La respuesta de las autoridades fue más moderada, ofreciendo la mitad de los fondos pedidos. En el presupuesto de la SCOP para 1942, la secretaría destinó 3 000 000 de pesos a Veracruz con 21% de estos fondos –aproximadamente 632 000 pesos– para distintas obras de construcción y la conservación de caminos en el sur del estado.²⁶

A finales de marzo del mismo año, el CCPCC, otros comités locales procamino y cooperativas de transportes organizaron una gran fiesta para celebrar los trabajos de construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán. *La Opinión*, un periódico regional, reportó sobre una “celebración inolvidable” donde la gente abandonó sus “egoísmos personales” para colaborar en un proyecto tan extenso. No hubo mención de la asistencia de un oficial u otro representante del gobierno estatal –DCOP o la JCCV– en estas celebraciones, sólo los residentes locales de las comunidades involucradas en las construcciones. Esta celebración es notable porque, en otras partes del estado, el gobernador o algún representante sí participó en la apertura de una nueva obra terminada, reforzando el sentido de que el sur tuvo que preocuparse por sí mismo. Según el periódico, un grupo local de mujeres jóvenes, llamadas “buenas mexicanas”, formó su propio comité procamino “emulando así a los entusiastas hijos” de la región para recolectar dinero y apoyar más construcciones. Cuatro rutas principales vincularon la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán con otras vías hacia Acayucan, Juanita, Jáltipan y Texistepec, y ampliaron el acceso al transporte motorizado. A pesar de las notables ausencias, los asistentes a la celebración destacaron la necesidad de construir más caminos vecinales para “unir por carretera a todos los pueblos”.²⁷

CONCLUSIÓN

El poder del Comité Central Pro-Carretera Coatzacoalcos nació en el contexto de una desigualdad. El norte y el centro del estado de Veracruz habían recibido

²⁶ Jorge Cerdán, carta dirigida a Manuel Ávila Camacho, presidente de la república, diciembre de 1941. Exp. 317/0-42, caja 958; “Programa y presupuesto general para la construcción y conservación de caminos en cooperación, entre la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas y el gobierno del estado de Veracruz”, 16 de diciembre de 1941. Exp. 317/0.42, caja 958. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

²⁷ Recorte de periódico guardado en un informe: “Dos viajes...”, *La Opinión*, 31 de marzo de 1942, p. 4. Exp. 317/0, caja 958. Archivo clasificado. AGEV, Xalapa.

las grandes partes del financiamiento federal y estatal para la construcción de caminos. El sur, aunque fue una zona importante para el sector petrolero y otras industrias, le faltaron vías modernas al mismo nivel. El CCPCC, apoyado por políticos locales y la comunidad empresarial regional, buscó corregir este déficit en la infraestructura. La carretera incidió en el desarrollo económico, pues facilitó la producción y exportación de productos. Los sectores petrolero y agrícola promovieron la movilidad regional; también los transportistas se beneficiaron, dado el incentivo de invertir en nuevos camiones para mover más pasajeros y productos. Para las comunidades rurales, antes aisladas, los caminos vecinales ampliaron el acceso a la red de transporte, abriendo la posibilidad de buscar nuevas oportunidades laborales y tener otras opciones sociales gracias al mejoramiento en la movilidad regional.

El CCPCC tuvo un papel clave en esta historia porque apoyó en la formación de una base técnica y administrativa capaz de realizar la construcción de nuevas carreteras y otras vías. La carretera que unió a Coatzacoalcos y Minatitlán fue sólo un pequeño tramo en un trabajo social e institucional más amplio que tuvo un legado político y económico que duró hasta después del término de las principales construcciones de esta ruta. El Comité se coordinó con otros pueblos para que pudieran establecer sus propios grupos que se encargaran de la construcción y mantenimiento de caminos en la región. El conocimiento de ingeniería y manejo de proyectos se sembró como una necesidad imperante para la creación de esta infraestructura. Gracias al ejemplo del Comité, otros pueblos, en estados vecinos, buscaron los recursos técnicos y políticos para realizar sus propios proyectos de construcción.

El poder que el comité acumuló generó nuevos conflictos políticos. La centralización de la toma de decisiones sobre el reparto de recursos fue uno de estos puntos de tensión que provocó una serie de quejas y actos de resistencia. Los jefes locales buscaron oportunidades para disminuir la influencia del CCPCC, apelando directamente al gobierno estatal —DCOP— y federal —SCOP, JCCV. Algunas comunidades generaron resentimientos sobre los planes para la construcción de la carretera Coatzacoalcos-Minatitlán, por la desigualdad regional en la asignación de recursos. En respuesta, el gobierno estatal reiteró la importancia de crear un comité local aprobado por las autoridades en Coatzacoalcos y Minatitlán. A lo largo de este proceso histórico, las peleas políticas y ambientales que el CCPCC enfrentó marcaron que el trabajo de planear importantes infraestructuras que transformaron económicamente a la región del sur fue complejo y delicado. Este grupo trascendió como un importante

impulsor de la modernización técnica y burocrática en el nivel local a mediados del siglo xx.

LISTA DE REFERENCIAS

Bibliografía

- Ayuntamiento de Coatzacoalcos (s. f.). *Presidentes municipales de Coatzacoalcos*. Recuperado de <https://www.coatzacoalcos.gob.mx/conoce-coatza/presidentes-municipales/>
- Bess, M. K. (2017). *Routes of compromise: building roads and shaping the nation in Mexico, 1917-1952*. University of Nebraska.
- Boyer, C. R. (2015). *Political landscapes: forests, conservation, and community in Mexico*. Duke University Press.
- Climate-Data.Org. (s. f.). *Clima, Coatzacoalcos, México*. Recuperado de <https://en.climate-data.org/north-america/mexico/veracruz/coatzacoalcos-5832/>
- Díaz Muñoz, V. (21 de marzo, 2021). Recuperado de <http://148.226.12.161:8080/egvadmin/bin/view/biografia/D%C3%ADaz+Mu%C3%B1oz%2C+Vidal>
- Freeman, J. B. (2011). “La carrera de la muerte”: death, driving, and rituals of modernization in 1950s Mexico. *Studies in Latin American Popular Culture*, 29, 2-23. Recuperado de <https://doi.org/10.1353/sla.2011.0008>
- Fulwider, B. C. (2009). *Driving the nation: road transportation and the postrevolutionary Mexican state, 1925-1960* (Tesis inédita de doctorado). Georgetown University, EUA.
- Gruel SándeZ, V. M. (2019). *Al margen de la carretera transpeninsular: turismo residencial, agricultura y minería de exportación en Baja California y Baja California Sur durante el siglo xx* (Tesis inédita de doctorado). México: COLMEX.
- Kim, J. (2019). *Imperial metropolis: Los Angeles, Mexico, and the borderlands of American empire, 1865-1941*. University of North Carolina Press.
- López Mendoza, S. A. (ed.). (1994). *Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980)*. SCT. Recuperado de <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/LB3.pdf>
- Mijares Lara, M. (2019). “Por los caminos del sur”. La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940. *Alquimia*, 65, 76-80. Recuperado de <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/alquimia/article/view/15015>
- Santiago, M. I. (2006). *The ecology of oil: environment, labor, and the Mexican revolution*. Cambridge University Press.

- SEN-DGE [Secretaría de la Economía Nacional-Dirección General de Estadística] (1943). *Censo de Población 1940, Veracruz*. Autor
- SEN-DGE [Secretaría de la Economía Nacional-Dirección General de Estadística] (1963). *Censo de Población 1960*. (Tomo II). Veracruz. Autor
- Waters, W. (1999). *Re-mapping the nation: road building as state formation in post-revolutionary Mexico, 1925-1940* (Tesis inédita de doctorado). University of Arizona, EUA.
- Waters, W. (2006). Remapping identities: road construction and nation building in postrevolutionary Mexico. En M. K. Vaughan y S. E. Lewis (eds.), *The eagle and the virgin: nation and cultural revolution in Mexico, 1920-1940*. Duke University Press.

Archivos

- AGEV Archivo General del Estado de Veracruz, Xalapa, México.
- AGN Archivo General de la Nación, México.
- BMLT Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada-SHCP, México.
- HN-UNAM Hemeroteca Nacional-UNAM, México.
- AGEV Archivo General del Estado de Veracruz.

Periódicos

- Eco Xalapeño*, 1937.
- El Dictamen*, 1933.
- El Universal*, 1922.
- La Opinión*, 1942.