

POR LOS CAMINOS DE MÉXICO

Agustín Navarro Herrera

Estábamos de viaje. Corría el año de 1938, cuando se inauguró la carretera México-Laredo. Yo estaba muy pequeño, pero llamaban mi atención las diversas vías de comunicación que se estaban construyendo en el país. Dio la casualidad que ese viaje pudo extenderse hasta Houston y Corpus Christi, en donde había un gran movimiento de vehículos y sobre todo de buques de guerra, que bajaban por el canal que comunicaba a las dos ciudades citadas. Recordemos que en ese entonces Adolf Hitler, canciller de Alemania, desafiaba al mundo civilizado al construir su Tercer Reich. A mí en particular me cautivaba, como sucede en todas las grandes guerras, la forma en la cual se buscaban las soluciones más sencillas para transportar a las tropas y las armas que debían acompañarlas. Corpus Christi era originalmente una isla que bloqueaba la salida del canal de agua mencionado, el cual baja desde Houston hasta el Atlántico. Esto planteaba grandes inconvenientes, puesto que esta ciudad ya era el centro geográfico, petrolero, económico y político del sureste de Estados Unidos. Era necesario construir rápidamente la prolongación del canal sin interrumpir las vías de circulación ya existentes para este punto. La solución más práctica y económica fue construir un puente levadizo, y fue esto lo que me llamó más la atención, quedándose en mí la idea de que cuando fuera ingeniero construiría estructuras de ese tipo en mi país, México.

De alguna manera se hizo evidente que las grandes construcciones habían sido y serían el soporte del desarrollo de los países, como se pudo comprobar al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Era la única forma de dar trabajo a millones de desocupados y enlazar a los países, muchos de los cuales habían quedado destrozados por el conflicto bélico. Habría que tener un desarrollo sustentable, que permitiera alcanzar metas reales y perdurables.

En los Estados Unidos se dieron cuenta de esto desde que George Washington andaba acarreado su teodolito y demás aparatos que le permitieron deslindar los terrenos de los primeros colonizadores de dicho país. Bajo ese pretexto entraba en contacto con la mayoría de la gente, que tenía que tomar decisiones sobre su futuro. Claro está, no solamente desarrolló esta labor para lograr la independencia estadounidense de la Gran Bretaña, pero fue

un aspecto muy importante de su actividad, tanto que posteriormente lo nombraron Fundador y Primer Ingeniero de lo que ahora es la American Society of Civil Engineers.

Entre las obras más importantes a realizar destacaban los caminos y los puentes. Pusieron manos a la obra de inmediato, empezando a crear una red de comunicación primitiva pero útil para aquella época: fines del siglo XVIII. Mientras tanto, en México, ¿qué sucedía? Un estancamiento que se extendió durante toda la época de la Colonia, construyéndose únicamente aquellos caminos que permitían transportar y embarcar los minerales que se explotaban. No había ninguna visión a futuro. Podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que los siglos XVIII y XIX significaron grandes retrasos para el país, salvo excepciones, como la construcción propiciada por los sucesivos gobiernos, pese a todos los conflictos en los que estaba inmerso el país, del ferrocarril México-Veracruz, el cual fue inaugurado en 1873. Una obra fundamental, sin duda alguna.

No fue sino hasta el siglo XX, con los cambios propiciados por la Revolución Mexicana y, más adelante, con la Expropiación Petrolera, cuando se empezó a despertar la conciencia de lo que tanto requeríamos y anhelamos: una red de comunicaciones integrada por caminos, puentes, puertos marítimos y aeropuertos.

En la actualidad, si queremos hablar con una visión moderna de la infraestructura, tenemos que dividir a ésta en varios sectores: Agua, Energía, Transporte, Turismo, Minería, Desarrollo Urbano y Vivienda; sin olvidar algo que hasta el momento no se ha logrado y que probablemente merezca un trato prioritario: nos referimos al *mantenimiento* de los proyectos que se vayan terminando, pues la logística que logremos alcanzar es la clave de la competitividad y la única manera de recuperar los costos de las inversiones. Nuestro pasado histórico ha dado lugar a innumerables enseñanzas que toman forma en el presente. Ahora es momento de dirigir la mirada hacia el futuro. 📖

Agustín Navarro Herrera (Ciudad de México, 1933). Ingeniero civil mexicano, egresado de la Facultad de Ingeniería de la UNAM, en donde fue profesor 37 años. Ha participado en los proyectos y/o la construcción de obras muy importantes, incluidos caminos, puentes, pistas de aeropuertos y edificios diversos. Es miembro del Concepto Editorial de Archipiélago.