

La Carretera Panamericana y Oaxaca

Salvador Sigüenza Orozco*

La Carretera Panamericana, también conocida en Oaxaca como Cristóbal Colón, es un conjunto de carreteras que se extiende por más de 25 mil kilómetros y une a la mayoría de los países de la parte occidental del continente americano. El primer planteamiento de construcción de dicha vía se realizó en Santiago de Chile en 1923, durante la realización de la V Conferencia Panamericana. Posteriormente se celebraron congresos que abordaron específicamente el tema en 1925, 1929 y 1939. Durante el desarrollo de la Sexta Conferencia Internacional Americana, celebrada en la Habana (Cuba) a principios de 1928, se tomó el acuerdo de: “Otorgar su plena aprobación a la iniciativa de construirse una carretera interamericana, y recomendar a todos los gobiernos, miembros de la Unión Panamericana, que cooperen en todo lo posible a la pronta realización de dicho proyecto.” Dicho acuerdo data del 15 de febrero de 1928.

Pocos años después, en octubre de 1933, el gobierno de los Estados Unidos elaboró la cartografía con la ruta tentativa. La carretera ingresaba a México por Nuevo Laredo (Tamaulipas) y proseguía por Monterrey, Linares (Nuevo León), Ciudad Victoria (Tamaulipas), Tamazunchale (San Luis Potosí), Jacala (Hidalgo), ciudad de México, Puebla, Tepeaca (Puebla), Oaxaca, Totolapam, Tequisistlán, Tehuantepec y Aurora (Chiapas); entraba a Guatemala por Malacatán. Posteriormente, durante la Segunda Conferencia Especial Americana de Consolidación de la Paz, celebrada en Buenos Aires en 1936, se firmó la Convención para la Construcción de dicha carretera.

En la actualidad la vía se encuentra casi concluida, salvo por un tramo ubicado entre Panamá y Colombia conocido como el Tapón de Darién (Darién es la provincia más grande y menos poblada de Panamá). El gobierno panameño se opone en particular a

* CIESAS Pacífico Sur.



construir la obra para proteger la selva tropical que forma parte de una Reserva de la Biósfera, para contener las enfermedades (como la fiebre aftosa) y para preservar la cultura de las comunidades indígenas. El conjunto de vías que componen la Carretera Panamericana atraviesa trece países y tiene ramales importantes en Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

En México el mayor impulso a la construcción de la carretera se dio durante el gobierno del presidente Miguel Alemán (1946-1952). La ruta construida fue de Ciudad Juárez a El Ocotil (Chiapas), con un trazo de casi 3,500 kilómetros. La nueva vía propició la creación de una competencia que se realiza actualmente, aunque no con la extensión e intensidad con las que se efectuó durante los años cincuenta: la Carrera Panamericana. Tal contienda se efectuó anualmente entre 1950 y 1954, con participantes de diversos países que trajeron a México hermosos modelos de autos como Ferrari, Lancia, Maserati, Porsche, Mercedes Benz, Jaguar, Cadillac, Oldsmobile, Chrysler, Lincoln, Packard, Ford, Mercury, Dodge. La primera carrera, celebrada en 1950, fue de Ciudad Juárez a Tuxtla Gutiérrez; al año siguiente se efectuó la segunda versión, realizada en medio de grandes expectativas del público, se corrió en sentido inverso, de los 91 autos que la iniciaron sólo 31 alcanzaron la meta. En esta carrera perdió la vida el piloto mexicano José *el Ché* Estrada, antes de llegar a Oaxaca. El ganador en 1952, el alemán Karl Kling, alcanzó un promedio de velocidad de 218 kms/hora; en 1953 la competencia la ganó el argentino Juan Manuel Fangio, en un Lancia. La última carrera, desarrollada en 1954, fue ganada por Umberto Maglioli a bordo de un Ferrari, que recorrió la ruta de Tuxtla Gutiérrez a Ciudad Juárez en diecisiete horas. Por motivos de seguridad, ya que en las diferentes carreras habían sucedido accidentes mortales, el gobierno mexicano decidió suspender la competencia.

En el caso de Oaxaca, la carretera Panamericana atraviesa las regiones de la Mixteca, los Valles Centrales, una porción de la Sierra Sur en el distrito de Yautepec y el Istmo de



Tehuantepec en su extremo sur. La construcción de la vía permitió articular mercados regionales como el del Istmo y la Mixteca con la capital del estado, además del intercambio de mercancías y productos también posibilitó mayor movilidad de la gente; gracias a ella muchos oaxaqueños pudieron conocer sitios como la ciudad de Oaxaca, la zona arqueológica de Mitla o tener una aproximación a los abandonados conventos dominicos de la Mixteca. Asimismo, facilitó el desplazamiento de sectores sociales como el estudiantil, que deseaba realizar estudios básicos o profesionales en la Verde Antequera, ante la imposibilidad de lograrlo localmente por la carencia de instituciones.

Asimismo, fue el antecedente para la construcción de otros caminos que paulatinamente articularon a las principales poblaciones de Oaxaca: la carretera de Yucudaa a Pinotepa Nacional y que cruza Tlaxiaco y Putla; la que une Huajuapán con Tehuacán; la ruta de Alvarado a Puerto Ángel, la cual pasa por Tuxtepec, Valle Nacional, Ixtlán, Oaxaca, Ocotlán, Ejutla, Miahuatlán y Pochutla; o la Transístmica, que va de Salina Cruz a Coatzacoalcos. Estas cuatro rutas tienen su origen en la Panamericana o en algún punto se cruzan con ella.

A finales del sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) fue construida la llamada Supercarretera (Oaxaca-Cuacnopalan), que ha permitido viajar con mayor comodidad y reducir el tiempo de traslado a la ciudad de México al articularse con la autopista México-Veracruz, (aunque la afirmación sobre el tiempo puede ser tomada con relatividad por el mantenimiento continuo, por no decir permanente, al que es sometida la vía).

Lejos quedaron aquellos días en los que viajar a la capital del país implicaba un viaje de diez horas, cuando el boleto se compraba en la vieja terminal del ADO y los vendedores anotaban diligentemente los nombres de los viajeros en grandes libros de los que suelen utilizar los contadores; los conductores de los autobuses realizaban al



menos una pausa durante el viaje para cenar y estirar las piernas, lo cual se agradecía enormemente aunque el frío de la Mixteca solía calar intensamente los huesos. Aunque la Panamericana ya no presenta el movimiento vehicular de antaño, sigue siendo una vía importante para el comercio que los pueblos mixtecos, costeños y serranos mantienen con los Valles Centrales, o es la ruta irrenunciable para dirigir nuestros pasos a una vela istmeña durante los calurosos y seductores días de mayo en Juchitán.

