



MANOS A LA OBRA

AUTOPISTA CINCO DE MAYO O CAMINO DIRECTO MÉXICO-PUEBLA

Uno de los cuatro caminos más importantes de acceso y salida de la Ciudad de México es, sin duda, la carretera México-Puebla que une a la capital del país con la región oriente y suroriente del territorio nacional. A lo largo de sus 102 años de existencia, este camino se ha desarrollado básicamente en tres etapas: su origen en 1927 como carretera federal, su renovación total como autopista de cuota en 1962 y su modernización en 2016 al construirse un viaducto elevado.

LA CARRETERA FEDERAL

Hace cien años se creó la Comisión Nacional de Caminos (1925) con el objeto de construir los caminos que necesitaba México para que sus habitantes pudieran comunicarse a lo largo y ancho de su vasto territorio. Fue así como el 16 de septiembre de 1927, bajo la administración del presidente Plutarco Elías Calles, se inauguró la carretera federal México-Puebla construida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Esta carretera formó parte del proyecto: Camino México-Suchiate (1,435 km) que atravesaba los estados de México, Puebla, Oaxaca y Chiapas llegando a la población de Suchiate en la frontera con Guatemala.

En 1931 dicha Comisión dio a conocer -mediante una publicación- el recorrido que hacía esta carretera: "El camino sale

rumbo al Sureste, avanzando sobre un plano ligeramente ascendente en una extensión de 34 kilómetros, tocando los pequeños pueblos de Los Reyes, Tlalpizahua, Ayutla e Ixtapaluca... A partir del kilómetro 35 comienza el ascenso a la parte montañosa, hasta llegar al punto más alto de la serranía, denominado Llano Grande, kilómetro 55. De Llano Grande la carretera comienza a descender hacia el valle de Puebla, ofreciendo nuevos aspectos y nuevas bellezas al turista. En todo este tramo se dominan hermosos paisajes y se atraviesan poblados bosques, contemplándose casi continuamente, en toda su belleza, el Popocatepetl y el Iztaccíhuatl." ¹

Después de alcanzar las poblaciones de San Martín Texmelucan, Huejotzingo y Cholula, se llegaba "...a Puebla, capital del estado de su nombre, con 96 mil habitantes, una de las más importantes ciudades del centro de la República, cuya fundación data del año 1531."

LA AUTOPISTA DE CUOTA

Al inicio de la segunda mitad del siglo XX la carretera federal México-Puebla resultaba insuficiente para la carga vehicular que transitaba en ella. En 1959 el secretario de Obras Públicas, ingeniero Javier Barros Sierra, anunció la construcción de un camino directo México-Puebla como autopista de cuota

cuyos trabajos comenzaron en enero de ese mismo año y finalizaron tres años después.

1962 fue un año especial para México al cumplirse el primer centenario de la célebre batalla de Puebla del 5 de mayo. Por ello, el gobierno organizó un programa con numerosas actividades en el estado de Puebla, entre las cuales se encontraba la inauguración de la autopista México-Puebla.

Ceremonia de inauguración

Después de haber inaugurado el monumento al general Zaragoza -obra del notable escultor Ignacio Asúnsolo-, y la ampliación de 10 km a la Calzada México-Puebla (hoy Calzada Ignacio Zaragoza), el presidente Adolfo López Mateos y su comitiva iniciaron el recorrido hasta la ciudad de Puebla por la nueva autopista de cuota.

La inauguración de la moderna vía, fechada el 5 de mayo de 1962, fue en la glorieta construida exprofeso en la entrada a Puebla, donde se colocó la figura en bronce del general Ignacio Zaragoza. El presidente López Mateos encabezó la ceremonia con la participación de dos oradores: Hugo Cervantes del Río, director de Caminos y Puentes Federales de Ingreso, y Fausto Ortega, gobernador constitucional del estado de Puebla.

El licenciado Cervantes del Río señaló que “la función de los caminos no es como antaño, unir el mayor número de poblaciones, sino reducir al mínimo el tiempo de recorrido, evitando incluso el paso por lugares intermedios a fin de lograr la mayor rapidez y eficiente traslado de importantes volúmenes de tránsito.”² Por su parte, el gobernador Ortega elogió la labor del presidente López Mateos ya que “ha hecho destacar a nuestra Patria en el concierto mundial y robustecer su prestigio.”³

Bondades de la nueva vía

La autopista México-Puebla de 113 km de extensión, construida por la Secretaría de Obras Públicas, tuvo un costo de 235 millones de pesos cubiertos en su totalidad por el organismo público descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingreso. Es tres veces más ancha que la carretera federal: contiene cuatro carriles, dos de ida y dos de vuelta, amplios acotamientos a cada lado de los carriles; presenta, además, menor número de curvas: de 350 a 74 en comparación con la federal. El tiempo de recorrido se abatió de manera notoria al reducirse de 2 horas y media a solo una hora con cinco minutos. Todas estas condiciones permitieron un máximo de seguridad.

Además de ser cómoda, segura y rápida, esta nueva vía hizo que el viajero ahorrara en combustible y lubricantes, asimismo, el automóvil tuvo menos desgaste en el motor y las llantas, lo que condujo a una menor depreciación de los vehículos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fue la encargada de fijar las cuotas para esta autopista, inicialmente fueron: 15 pesos para los automóviles, pick-ups y panel que fueran de México a Puebla o viceversa. Aquellos que solo la utilicen para ir de México a San Martín Texmelucan y de regreso, se les cobraba solo 10 pesos; y los que iban de San Martín a Puebla o viceversa 5 pesos. Los camiones pagaron 25 pesos por el recorrido México-Puebla-México.⁴

EL VIADUCTO ELEVADO

La autopista México-Puebla fue diseñada para recibir un aforo promedio de 20 mil vehículos diarios; al paso del

tiempo alcanzó 120 mil usuarios lo que provocó la construcción de otras obras de infraestructura para seguir siendo eficaz. Entrada la tercera década del siglo XXI la autopista experimentó un nuevo rostro cuando el 17 de octubre de 2016 se inauguró el viaducto elevado del segundo piso de dicha vía. De nueva cuenta, otra obra de infraestructura relacionada con la ciudad de Puebla se estrenó en una fecha significativa: el Día del Caminero, en el que se reconoce y valora el gran esfuerzo de hombres y mujeres que construyen y mejoran los caminos del país, y fortalecen la calidad de vida de los ciudadanos y la actividad económica de México.

Esta obra de 15.3 km comienza en la planta automotriz Volkswagen y concluye en el estadio Cuauhtémoc de fútbol; cuenta con dos carriles de ida y dos de vuelta que reciben a 11 mil vehículos diarios. El tiempo de recorrido disminuyó de 50 a solo 10 minutos. En su construcción se invirtieron 10 mil 500 millones de pesos aportados por la iniciativa privada (52.3%) y el gobierno federal (47.6%).⁵

REFERENCIAS

¹ Los Caminos de México. Comisión Nacional de Caminos. Cortesía de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a los Delegados del Congreso Mundial de la Prensa. Agosto de 1931, pp. 40-46.

² El Universal domingo 6 de mayo de 1932, primera sección página 4.

³ El Universal domingo 6 de mayo de 1962, primera plana.

⁴ El Universal sábado 5 de mayo de 1962, primera plana y p. 9.

⁵ Peña Nieto inaugura autopista elevada en Puebla en: https://www.milenio.com/politica/pena-nieto-inaugura-autopista-elevada-puebla?utm_source=chatgpt.com consultada el 5 de junio de 2025.