



**MANOS A LA OBRA**

## AUTOPISTA MÉXICO - CUERNAVACA

Proyectar y construir una amplia red de carreteras y caminos que conectara al país entero para mejorar y alentar las actividades económicas fue el propósito inicial de la Comisión Nacional de Caminos, creada por decreto presidencial el 6 de abril de 1925. Las primeras carreteras federales creadas entonces fueron la México-Pachuca (5 de septiembre de 1926) y la México-Acapulco (11 de noviembre de 1927). Esta Comisión se incorporó en 1932 a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como Dirección Nacional de Caminos, poco después -en 1936- se inauguraba la carretera México-Nuevo Laredo la más extensa de entonces con 1,226 kilómetros de longitud.

A mediados del siglo XX la Red Carretera Nacional alcanzaba 11,118 kilómetros de extensión, con ella numerosas regiones del país prosperaban en su economía y varias comenzaban a desarrollar su potencial turístico. En esa época se inauguró el 21 de mayo de 1950 la carretera Ciudad Juárez- México-Ciudad Cuauhtémoc (Chiapas) con una extensión de 3,440 kilómetros.<sup>1</sup>

Una moderna forma de concebir la construcción de carreteras de cobro o autopistas se dio entonces mediante el sistema de concesiones otorgadas a particulares para explotar bienes del servicio público, durante un tiempo determinado.<sup>2</sup> Se les daba el derecho a construir, operar, conservar, mantener y explotar una autopista de cuota. La primera vía de este tipo fue la México-Cuernavaca concesionada a la empresa Constructora del Sur S. A. que también realizó la Ruta Corta de Amacuzac a Iguala.

### **MANOS A LA OBRA**

Al comienzo de la década de los cincuenta, la carretera federal México - Cuernavaca presentaba congestionamiento constante por los numerosos automóviles particulares (mayormente turistas) y transportes de carga que tomaban esa vía. El secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Lic. Agustín García López, encargó a los ingenieros de esta dependencia un estudio para ver la posibilidad de trazar una nueva carretera que resultara más cómoda y rápida para los usuarios.

El estudio fue positivo y los trabajos se iniciaron de inmediato disponiendo de los equipos mecánicos y humanos (técnicos y trabajadores) necesarios. La construcción de esta nueva vía presentó varios obstáculos, entre otros: lluvias imprevistas en algunas zonas, rectificaciones del trazo original, algunos deslaves; dificultad para dinamitar la roca volcánica. La falta de agua durante toda la obra, la ausencia de arena y grava fueron los materiales que hubo que llevar desde la ciudad de México y otros lugares alejados.<sup>3</sup>

## CARACTERÍSTICAS INNOVADORAS DE LA AUTOPISTA

Con 61 kilómetros de longitud -contados a partir de la población de Tlalpan- esta nueva vía disponía de cuatro carriles de circulación, dos de ida y dos de venida de 3.60 metros de ancho cada uno. La corona o superficie de rodamiento medía 21.90 metros y su respectivo acotamiento de 2.85 metros; estaba dividida por un innovador camellón central de 1.80 metros de anchura.



Curvas de leve grado, la mayoría, caracterizan el trazo de esta autopista. Reproducción autorizada por el INAH.

En el trazo de la autopista se redujo el número de curvas con relación a las 268 que presentaba la carretera federal, a solamente 65 en la nueva, entre ellas la hoy famosa “pera”. La curvatura dominante era de cuatro grados por lo que el automovilista podía tomar las curvas sin riesgo o dificultad alguna. En cuanto a la pendiente máxima sostenida en terreno montañoso no iba más allá del cuatro por ciento, lo que representaba un triunfo de la ingeniería mexicana.

Otras ventajas eran el tiempo de recorrido estimado de 35 a 40 minutos a una velocidad promedio de 90 kilómetros por hora; la visibilidad de esta vía, factor importante para la seguridad del viajero, se calculaba en 880 metros. Por último, a diferencia de otras carreteras que empleaban cuatro o cinco centímetros de capa asfáltica en su espesor, la nueva autopista tenía 14 centímetros lo cual garantizaba su existencia por largo tiempo previendo el uso rudo o intenso en los años por venir.<sup>4</sup> Todo ello propició que esta nueva vía fuera considerada como una supercarretera, que aprovecharían al máximo tanto los viajeros comunes como los transportes y sus grandes volúmenes de mercancías en su recorrido de la Ciudad de México al puerto de Acapulco y otras localidades.

## CEREMONIA DE INAUGURACIÓN Y EFECTOS INMEDIATOS

El 18 de noviembre de 1952 se inauguró la autopista México-Cuernavaca, la primera autopista tipo “boulevard” construida en el país. A las once y media de la mañana y bajo el puente erigido a la entrada de la carretera, el presidente de la República Lic. Miguel Alemán develó la placa que testifica la realización de esta gran obra carretera; el mandatario estuvo acompañado de varios secretarios de estado -entre ellos el Lic.

Agustín García López de la SCOP-, representantes del autotransporte y de los sectores industrial y comercial.<sup>5</sup>

En su discurso el secretario García López afirmó que la autopista es necesaria en México, por haber llegado a la edad de la comunicación en que las vías de ese tipo son indeclinables.

Fue hasta el domingo 30 de noviembre cuando, después de establecer las cuotas que regirían para los distintos tipos de transportes, se abrieron al público tanto la autopista México-Cuernavaca como la Ruta Corta Amacuzac-Iguala. Estas obras fueron pioneras en su tipo, y motivaron la construcción de otras autopistas importantes y reconocidas como la México-Puebla (1962), Puebla-Orizaba (1966), Tijuana-Ensenada (1966), La Paz-San José del Cabo (1968), México-Querétaro (1969).

## REFERENCIAS

<sup>1</sup> IV Informe de Gobierno del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Miguel Alemán Valdés 1º de septiembre de 1950.

<sup>2</sup> “111 preguntas sobre concesiones de autopistas en México” SCT-Banobras en: <http://dictyg.fi-c.unam.mx/~disyp/lecturas/111preguntas.pdf> consultada el 20 de julio de 2022.

<sup>3</sup> “La supercarretera que unirá México a Cuernavaca”. El Universal 14 de noviembre de 1952, primera plana, Segunda Parte de la Primera Sección.

<sup>4</sup> “La supercarretera que unirá México a Cuernavaca”, *Op. Cit.*, p. 25.

<sup>5</sup> “Inauguró el presidente Alemán la Autopista México-Cuernavaca”. El Universal 19 de noviembre de 1952, primera plana.