



MANOS A LA OBRA

CRECE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN MÉXICO (1982-1988)

El intenso trabajo realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el sexenio 1982-1988 queda reflejado en la realización de numerosas obras relacionadas fundamentalmente con la infraestructura carretera. Avanzar con paso firme hacia un futuro prometedor ha sido el objetivo principal de la SICT, para ello ha construido caminos y carreteras con el talento y la capacidad de profesionales y técnicos sobresalientes en el campo de la construcción.

En esta administración, además de incrementarse la Red Carretera Federal, se construyeron, modernizaron y ampliaron carreteras que lograron acercar los centros productivos a los de consumo; y se abrieron miles de metros de túneles carreteros y ferroviarios.

AUMENTA LA RED CARRETERA FEDERAL

A 62 años de haberse creado la Comisión Nacional de Caminos (1925-1987), encargada del trazo y construcción de carreteras en todo el país, la Red Carretera Federal contabilizaba 235 mil kilómetros de vías terrestres a mediados de 1987. La situación económica de México entonces no era boyante ni mucho menos, sin embargo, el ingeniero Daniel Díaz Díaz, secretario de Comunicaciones y Transportes, afirmó en aquel tiempo en una de las reuniones anuales de la Asociación Mexicana de Caminos (AMC) que la “experiencia de los camineros y el esfuerzo que realizan son vitales para que México enfrente y supere... los serios problemas que lo aquejan.”¹

Por su parte, el ingeniero Saturnino Suárez Fernández, presidente de la Asociación Mexicana de Caminos, se refirió a los camineros como “el soporte frente a la crisis”. El ingeniero Suárez recordó que México formaba parte de la Federación Internacional de Caminos con la que había que estrechar más los lazos de cooperación en beneficio de las diversas asociaciones nacionales de ingenieros y constructores.

SE AMPLÍAN CAMINOS RURALES Y CARRETERAS, FUERTES LAZOS DE UNIÓN

De 1983 a 1987 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes logró conectar a muchas poblaciones a lo largo y ancho del país.²

Nuestra secretaría caminaba sin parar abriendo caminos, kilómetros de carreteras, puentes, túneles poniendo a prueba la alta ingeniería de México. En la época a la que nos referimos se ampliaron y modernizaron varias carreteras a cuatro carriles (2,600 kilómetros de extensión) como las ya existentes de México-Toluca, Querétaro-San Luis

Potosí, Mérida-Chichén Itzá, Monterrey-Linares, Culiacán-Guasave, Empalme Hermosillo-Nogales, Mérida-Progreso y Texcoco-Zacatepec. Una carretera nueva fue concluida la Costera del Pacífico en su tramo Playa Azul-Coahuayana, y en proceso de construcción se hallaban las de Hermosillo-Chihuahua, Durango-Guadalajara, Zacatepec-Tepic y Parras-Culiacán.



La carretera Querétaro-San Luis Potosí fue ampliada a cuatro carriles. Memorias SCT 1982-1988.

También figura la ampliación a cuatro carriles de la carretera Mexicali-San Felipe, en su tramo Mexicali-El Faro, de 39 kilómetros de longitud, que a finales de 1987 tendría un avance del 56% en cuanto a terracerías, drenaje y pavimentación.

3,500 METROS DE TÚNELES CARRETEROS Y ALGUNOS PUENTES CONSTRUIDOS POR LA SCT

Construir un túnel no es tarea fácil, requiere de una planeación minuciosa avalada por numerosos estudios previos: geológicos, geoeléctricos, geosísmicos, geotérmicos y de análisis foto interpretativos, realizados por aquellos técnicos y especialistas de nuestra secretaría para llevar a buen término su construcción.

Varios túneles carreteros sobresalen en esa época: la Dirección General de Carreteras Federales de la SCT construyó un par en la carretera México-Toluca en el tramo La Marquesa-La Venta, que alberga tres carriles de circulación cada uno; tienen 14 metros de ancho, 12 metros de alto y una longitud de 351 y 311 metros. Cinco mil metros cúbicos de concreto y 400 toneladas de acero fueron empleadas en su construcción.³

Diversos puentes destacaron en la administración del ingeniero Díaz Díaz: el puente elevado sobre el río Coatzacoalcos llamado "Ingeniero Antonio Dovalí Jaime" (1984) o Coatzacoalcos II construido sobre la autopista Cosoleacaque-Nuevo Teapa en el estado de Veracruz; el primer puente internacional Hidalgo-Reynosa tuvo cuatro carriles en 1965 mientras que el segundo puente -de cuatro carriles también- fue construido en 1987.

En Baja California sobresalía el puente San Carlos ubicado en el kilómetro 17 del tramo Ensenada-San Vicente de la Carretera Transpeninsular. Su función fue agilizar el tráfico vehicular generado por los turistas a lo largo de sus 92 metros de longitud. Aún sin terminar, su diseño mostraba dos cuerpos de 18 metros de ancho; cuatro carriles de circulación, camellón central y banquetas de un metro de ancho. Este puente beneficiaría a dos millones de habitantes repartidos en las poblaciones de El Ciprés, Sánchez Taboada, Chapultepec, San Carlos, San Francisquillo, Ajusco, El Uruapan y Esteban Cantú.⁴

Por último, se tiene al túnel carretero de Puerto Vallarta, Jalisco, situado a escaso kilómetro y medio de la costa, que tendría dos cuerpos paralelos de 404 metros de longitud y dos carriles de circulación por sentido. Sería inaugurado a fines de 1988.

REFERENCIAS

- ¹ Llega a 235 mil kilómetros la red de carreteras: D. Díaz Díaz. El Universal miércoles 27 de mayo de 1987 primera sección.
- ² La ampliación de carreteras ha permitido grandes logros de unión, afirmó la SCT. El Universal 26 de agosto de 1987, p. 11.
- ³ Ha construido la SCT más de 13,192 metros de túneles, en este sexenio. El Universal martes 29 de diciembre de 1987, p. 17.
- ⁴ Ejecuta la SCT obras de remodelación en las carreteras de Baja California Sur. El Universal diciembre de 1987.