



CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS

A mediados del siglo XX el Registro Nacional de Caminos, creado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas al mando del Arq. Carlos Lazo, estimaba en 23 mil kilómetros la extensión de las carreteras federales existentes en el país.¹ El proyecto carretero más importante entonces era sin duda la conclusión de la carretera México - Ciudad Juárez, inaugurada el 21 de mayo de 1950, ya que formaba parte de la llamada Carretera Panamericana de 3,446 km de longitud que va de Ciudad Juárez, Chihuahua, a Ocotlán, Chiapas.² En este marco de progreso sostenido, iniciado en 1925 con la creación de la Comisión Nacional de Caminos, surgió en el campo de la infraestructura de caminos una modalidad diferente al proyectarse la primera autopista de cuota en el país.

“CONSTRUCTORA DEL SUR S. A. de C. V.”

La construcción de grandes carreteras que unían al país de norte a sur, y a lo largo de la costa del Pacífico caracterizó al gobierno del presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952) en materia de infraestructura. Asimismo, la inversión privada fue el recurso más buscado a través de diversos mecanismos: coinversiones, políticas fiscales, concesión de créditos.³ Al respecto, un grupo de empresarios privados formó el 14 de octubre de 1949 la compañía “Constructora del Sur S. A.”, y realizó un acuerdo de colaboración con NAFINSA (Nacional Financiera S. A.) con el objeto de construir y administrar dos vías de cuota con las más altas especificaciones: las autopistas México-Cuernavaca, y Amacuzac-Iguala.

1 Informes presidenciales Adolfo Ruiz Cortines en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-11.pdf> p. 31, consultada el 26 de julio de 2021.

2 El caminero en la historia, en: <https://www.gob.mx/sct/articulos/el-caminero-en-la-historia-13124> consultada el 26 de julio de 2021.

3 Elisa Servín. “Crónica de una disidencia: Miguel Henríquez Guzmán, 1952” p. 141 en: https://www.estudioshistoricos.inah.gob.mx/revistaHistorias/wp-content/uploads/historias_22_137-160.pdf p. 141 consultada el 28 de julio de 2021.

EL MIRADOR



Vista panorámica de la carretera México-Cuernavaca, la primera autopista de México. Reproducción autorizada del INAH.

El 18 de noviembre de 1952 fue inaugurada la carretera México-Cuernavaca llamada “Autopista Miguel Alemán”. En la primera caseta de cobro instalada en esta vía, los automóviles pagaron seis pesos de cuota, mientras que los autobuses de pasajeros y las motocicletas aportaron 12 y tres pesos respectivamente. A cambio de esta cuota la primera autopista del país ofrecía a los viajeros grandes ventajas: reducir el tiempo de traslado de tres horas (por la carretera federal) a 45 minutos o máximo una hora; bajar el consumo de gasolina y el desgaste de los automóviles; desplazarse en un camino de 22 metros de anchura -en toda su longitud- con doble circulación separada mediante un camellón, que la convertía en una autopista tipo “boulevard”, para dar cabida a cuatro vehículos. Además, letreros y señalamientos luminosos.⁴

LA MODERNIZACIÓN DE LAS CARRETERAS Y PUENTES

Los buenos resultados obtenidos con la construcción y operación de la autopista México-Cuernavaca convencieron al gobierno federal de crear el 31 de julio de 1958, mediante decreto presidencial, un organismo público descentralizado llamado Caminos Federales de Ingresos, adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas⁵. Al año siguiente dicho organismo pasó a depender de la recién creada Secretaría de Obras Públicas con el nombre de Caminos y Puentes Federales de Ingresos (CAPUFE), haciéndose cargo no solo de promover y realizar la construcción de nuevas autopistas de cuota, sino también de administrar la operación de los futuros puentes de cuota.

4 La primera supercarretera de México en: <https://www.eluniversal.com.mx/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/la-primera-super-carretera-de-mexico> consultada el 2 de agosto de 2021.

5 Caminos y puentes federales ¿Qué hacemos? en: <https://www.gob.mx/capufe/que-hacemos> consultada el 3 de agosto de 2021.

EL MIRADOR



CAPUFE amplió sus tareas al ofrecer servicios marítimos y fluviales mediante el empleo de transbordadores. Libro: Cien años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991 (SCT).

Nuevas funciones se atribuyeron a CAPUFE como el manejo de transbordadores para atender los servicios marítimos y fluviales, el establecimiento de plantas productoras de materiales para la pavimentación (emulsiones asfálticas, aditivos y pinturas), así como el alquiler de la maquinaria pesada para la construcción de sus propias autopistas. Esto motivó un nuevo decreto el 29 de junio de 1963 para crear un organismo público federal descentralizado más amplio: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

OBRAS QUE DEJAN HUELLA

En solo cuatro décadas CAPUFE se erigió en un organismo imprescindible para la infraestructura carretera del país. En ese lapso (1958-2000) dejó notables huellas de su labor al construir entre otras, las autopistas México-Puebla (5 de mayo de 1962); México-Tizayuca (1 de noviembre de 1964); Tijuana-Ensenada (25 de abril de 1967) y la México-Querétaro, inaugurada el 21 de enero de 1969.

En cuanto a los puentes, CAPUFE operó el puente Colorado en 1959, el primer puente de cuota, colaboró también en los puentes Sinaloa (1960); Coatzacoalcos I (1962); Grijalva (1967); Coatzacoalcos II “Ing. Antonio Dovalí Jaime” (1984); y Tampico (1988) entre otros más. No hay que olvidar en este recuento, el destacado papel de CAPUFE en la administración de aquellos puentes nacionales e internacionales de cuota (Matamoros, Reynosa) situados en nuestras fronteras norte y sur.

Hacia fines del siglo XX, Caminos y Puentes Federales modernizó sus casetas y el sistema de cobro en sus autopistas, desarrollando un sistema de peaje propio en 1997. Un año después BANOBRAS contrató a CAPUFE para que se hiciera cargo de la operación, conservación y mantenimiento de 23 autopistas, rescatadas por dicho banco al declararse en quiebra los concesionarios originales.

CAPUFE Y SU MANTO PROTECTOR

CAPUFE es el principal operador de autopistas y puentes de cuota en México. El ingreso por concepto de cuotas es empleado para el mantenimiento de su red carretera y la construcción de nuevas autopistas, impulsando así el sistema carretero de nuestro país. Actualmente opera una Red propia de 2 caminos: Chapalilla-Compostela y Cuauhtémoc-Osiris; 16 puentes nacionales y 12 internacionales. La Red Fondo Nacional de Infraestructura (FNI), manejada por CAPUFE, se compone de 36 carreteras más el puente nacional Zacatal-Ciudad del Carmen, obras concesionadas por el Gobierno Federal al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS), a través de la SCT, para su operación y mantenimiento.⁶

A poco más de 60 años de su creación, CAPUFE ofrece una gama de servicios carreteros de calidad que va de la mano con la destacada operación, administración y mantenimiento que lleva a cabo en sus autopistas y puentes de cuota. Además, busca facilitar la movilidad de personas y bienes de manera segura, rápida y eficiente.



Los usuarios de las autopistas y puentes de cuota a cargo de CAPUFE, cuentan con una serie de servicios de calidad. SCT.

Un amplio manto protector cubre a los poco más de un millón de cruces diarios que registran sus más de 100 plazas o casetas de cobro. Los transeúntes cuentan con servicios de alta calidad que incluyen: información carretera, cuidados viales, reporte de accidentes, auxilio vial (grúas), unidades de rescate, asistencia médica (ambulancias, paramédicos y traslados a hospitales cercanos). Para atender estas actividades CAPUFE dispone del Centro de Atención a Usuarios (CAU) que recibe y atiende de manera amable las llamadas que hacen los usuarios al número 074; lo mismo ocurre en la cuenta de twitter @CAPUFE.⁷

6 Red operada por CAPUFE. SCT-Caminos y Puentes Federales en: http://pot.capufe.mx/gobmx/Transparencia/Doc/TransparenciaF/img/200730_RED-OPERADA-POR-CAPUFE.pdf consultada el 28 de julio de 2021.

7 Qué es CAPUFE 2020 en: https://www.youtube.com/watch?v=F_OAFk0tFao consultada el 29 de julio de 2021.

EL MIRADOR

La seguridad del viajero es muy importante para CAPUFE, para ello estableció el Centro Nacional de Control (CNC) que a través de 800 cámaras de video ubicadas en las casetas, y 250 más en parte de sus autopistas y puentes, supervisa las 24 horas del día el acontecer de la infraestructura a su cargo.⁸

8 Ibidem.