

Los primeros cuatro tramos carreteros de cuota y la ciudad de México. Mitad del siglo XX.

Mario Contreras Valdez¹

Cuando se aproximaba la mitad del siglo XX la capital de México era una ciudad en ebullición, de grandes desafíos, de frecuentes cambios, de nuevos trazos, con obras y proyectos urbanísticos en ciernes. Sus avenidas anchas, como ahora se conoce el viaducto “Miguel Alemán”, comenzaban abrirse para dar paso al vértigo vehicular. En sus rincones y suburbios se levantaban proyectos residenciales exclusivos y los primeros multifamiliares, para generar empleos al mismo tiempo que negocios inmobiliarios.

En aquel momento la ciudad se extendía por sus costados y en su perímetro se edificaban lo que con el tiempo se convertiría en dos de sus espacios públicos más extensos y vitales: en el sur se situaba y edificaba la Universidad Nacional Autónoma de México que como un poderoso imán jalaba o estiraba calles en esa misma dirección. Al oriente de la misma capital, se expandía y modernizaba el nuevo aeropuerto de aspiraciones internacionales que también influiría en el reacomodo urbano metropolitano.

El dinamismo y grandeza de la Ciudad de México urgió una mejor vinculación con el resto del país y el mundo. Urbe vertiginosa y explosiva como era, prometía rentabilidad política al atendersele. Como bien puede observarse en los primeros mapas carreteros y las fotografías excelentes que se publican en libros temáticos (Salinas, 1994), fue la primera en dotársele de los caminos asfaltados para arribar o salir de ella, y después la primera también en conectarla con las primeras y mejor trazadas carreteras de cuota. Este conjunto de rutas terrestres facilitaron la salida y entrada de los poco más de dos millones de sus habitantes. Desde luego, también esas rutas ayudaban para que llegaran diariamente a los mercados y los centros de distribución de la capital los imprescindibles productos agropecuarios, y de sus barrios industriales se despacharan a otros destinos los productos manufacturados.

¹ Facultad de Economía-UNAM.

Fue en el año de 1949 Miguel Alemán Valdés instruyó a sus colaboradores del sector de comunicaciones y transporte se encargaran de la proyección de dos tramos carreteros de altas especificaciones en el sur de la geografía nacional que se conectaran directamente con la ciudad de México, eran los primeros tramos con esas características en la historia moderna de México en los que para transitarlos se cobraría una cuota autorizada, un peaje.

La instrumentación de una política de tarifas para el cobro de cuota en las carreteras de altas especificaciones en nuestro país, fue una acción preferente del gobierno federal en su empeño de modernizar la infraestructura carretera, de hacerlo de ese modo sin tener que financiarla principalmente con base en la contratación masiva de deuda pública y el cobro de impuestos específicos. Otras repercusiones positivas había en esa medida: permitía ampliar el margen en el presupuesto público para destinar una parte mayor del mismo a resolver otras necesidades sociales y económicas del país.

Los estudios técnicos preliminares que definirían el trazado de esos tramos, debieron concluirse en el otoño de ese año y el inicio de las obras se planeó en la primavera siguiente, antes del comienzo del temporal de lluvias del año de 1950. Miguel Alemán, estaba en la mitad del sexenio y en la cúspide del poder político del esplendor presidencialista. Una vez más, el discurso presidencial cedería a la oportunidad de recordarle al país la necesidad de modernizarse y de que en esta tarea en particular Alemán Valdés estaba dispuesto a liderarla.

En estos proyectos carreteros pavimentados que se concibió el cobro de peaje, contrastaban con aquellos que para entonces permitían la operación de casi 13,500 kilómetros. En esa nueva condición financiera seguramente hizo recordar los viejos tiempos en los que estuvo vigente el cobro de peaje en los caminos principales del país, situación que abordó Pablo Macedo en su monografía de las Comunicaciones y Obras Públicas y en la que se recordó la imposición en el siglo XIX de los intereses locales en el trazado de los caminos que alargaban el tiempo de recorrido, además de la disyuntiva decimonónica nacional de administrar los recursos derivados del cobro peaje por parte del Estado mexicano y con ello mantener transitables los caminos o bien, de no ser así, que las autoridades cedieran temporalmente la administración y cobro del

peaje a sus acreedores para que éstos recuperaran sus préstamos gubernamentales con los correspondientes intereses pactados.²

El proyecto de los dos tramos carreteros de cuota indicaba en alguna forma las limitaciones del programa carretero nacional que como “cuello de botella” cerraba el paso a la dinámica economía mexicana registrada en esos años. Años atrás el gobierno federal había planteado superar en la mitad del siglo los 50,000 kilómetros de carreteras en el país, sin embargo esa meta quedó muy por abajo: apenas poco más de 21,000 kilómetros, de las cuales el 63% estaban pavimentadas y el 37% restantes eran de terracerías y revestidas.

Como es sabido el programa carretero nacional había iniciado en los años de 1925 y 1926, cuando se constituyó la Comisión Nacional de Caminos y se fijó un impuesto cuyos alcances se definieron en el decreto publicado en el Diario Oficial del 6 de abril de 1925. Por cada litro de gasolina comprado en México, se destinaría \$0.03 a financiar ese programa. Cuando estos recursos obtenidos por esa vía eran insuficientes se ejecutaba entonces la decisión de que la Comisión Nacional de Caminos recurriera al financiamiento directo con base en la emisión de pagarés con cargo a la Tesorería General de la Federación y a favor de las compañías constructoras que hubiese recibido contratos por obras determinadas. Cabe señalar que este organismo público combinó estas dos estrategias de financiamiento durante su permanencia. El impuesto cobrado por litro de gasolina para construir y mejorar caminos aumentó por primera vez en el año de 1929, de \$0.03 a \$0.04: después hubo nuevos aumentos de este impuesto.³

El programa carretero nacional avanzó con ajustes financieros y administrativos a lo largo de varias décadas. En el año de 1932 la Comisión Nacional de Caminos desapareció del entramado institucional pero sus funciones principales las retomó inmediatamente la Dirección General de Caminos, adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dependencia federal que se encargaría de imprimir velocidad a la construcción de infraestructura carretera, gracias entre otras razones a la contratación de préstamos interiores o “Bonos de Caminos de los Estados Unidos Mexicanos”,

² Macedo, La Evolución, 1989: 186-191

³ Documentos, 1964, t. I: 4-13, 52-53, 133

en emisiones de hasta por veinte millones de pesos, el gobierno federal dispuso de fondos para financiar la construcción de carreteras. Poco a poco se avanzó en la construcción de carreteras nacionales y en algunos momentos, en coyunturas se aceleró.

Hubo algunas coyunturas que favorecieron la construcción de carreteras en México. En los diez años transcurridos entre 1940 y 1950 se trazaron y pavimentaron caminos en una longitud similar a los que se construyeron en los quince años transcurridos entre 1925 y 1940. Este impulso en los caminos pavimentados lo explica el hecho de que en la administración del presidente Manuel Ávila Camacho (1940- 1946) se instrumentó un programa carretero influido por la coyuntura bélica internacional. Con celeridad en esos años se tendieron carreteras en la península de Baja California, al mismo tiempo se avanzó en el tramo que iba de Guadalajara a Nogales y en el sur se construyó la carretera que conectó las capitales de los estados de Oaxaca y Chiapas. Además de la construcción estos tramos que estaban en las inmediaciones del Pacífico mexicano, se edificaron los primeros puentes, aún muy estrechos, en ríos caudalosos imposibles de vadearlos, para prepararse en caso de que las circunstancias bélicas del exterior, exigieran movilizar por tierra tropas y armamento a lo largo del país. Una vez que terminó la Segunda Guerra Mundial la orientación de la política de infraestructura carretera dejó de estar subordinada a las estrategias militares. En ese nuevo contexto se pusieron en marcha otras obras que favorecieron el crecimiento económico en diversas regiones del país.

Los dos primeros tramos. Una ruta corta y una autopista

El 18 de noviembre de 1952 que Miguel Alemán Valdés inauguró los dos primeros tramos carreteros de cuota que comunicaron mejor la ciudad de México con el puerto de Acapulco. El primero tenía una longitud de 52.5 kilómetros, se recorría desde Amacuzac, Morelos, pasaba por Buenavista de Cuéllar, Guerrero para concluir en las inmediaciones de la ciudad de Iguala, Guerrero. Se diseñó para que contara con “dos líneas, cada una de 3 metros de ancho mínimo”, con acotamientos de 2.25 metros”, y para que en cada uno

de los dos carriles se desplazaran los vehículos a una velocidad máxima permitida de hasta 80 kilómetros por hora. Tendría 20 metros de derecho de vía por cada lado del eje de la carretera y no tendría camellón central.

Este tramo que se conoció como “la ruta corta” abrió una ruta alternativa para los usuarios automovilistas y transportistas que recorrerían la carretera México-Acapulco. Una vez inaugurada acortó la distancia entre estos dos centros urbanos y dejó lejos el anterior trayecto carretero en que se hacía parada en Taxco, ciudad turística de importancia en el estado de Guerrero, y otrora lugar de paso obligado en el viaje de la ciudad de México a Acapulco.

Pocos días antes de la inauguración del tramo de carretera Amacuzac-Iguala, el 5 de noviembre de 1952, el periódico de Acapulco, Guerrero, el *Trópico*, informaba con evidente ánimo festivo a sus lectores, sobre los altos beneficios que llevaría al puerto la nueva y moderna carretera, enfatizando que: “reduciría tiempo en el recorrido, sería más recta y disminuiría el número de kilómetros, y además con la mejor señalización y trazado brindaría mayor seguridad a los automovilistas y transportistas”. Se pronosticaba en ese medio también que el número de usuarios o turistas crecería, como efectivamente ocurrió así. Los hoteles de moda en Acapulco recibieron en adelante cada vez más clientes durante los fines de semana, durante los días de la semana santa, así como en los periodos vacacionales de verano y el decembrino.

El segundo tramo carretero de cuota tuvo una longitud de 61.5 kilómetros, iba de la ciudad de México a Cuernavaca. Se le invirtió una cantidad cercana a los 100 millones de pesos y se utilizó toda la capacidad técnica disponible con lo que se consiguió avasallar una zona de orográfica difícil con un resultado que la prensa de Cuernavaca, Morelos, y de la ciudad de México identificaría como “carretera de primer orden”, “supercarretera”, “carretera de alta velocidad”, “carretera boulevard”, “autopista Cuernavaca”.⁴

En el periódico *El Informador*, de Cuernavaca, refirió en los días 16 y 18 de noviembre de 1952, el “entusiasmo” de los hoteleros por la inminente apertura de la carretera de cuota y años después, en otra publicación de la Asociación Mexicana Automovilística dirigida especialmente a las familias de medianos y altos ingresos de la ciudad de México, se señalaba que en

⁴ Salinas, Historia, 1994: 179

cincuenta minutos, a través de la “espléndida supercarretera” se podría llegar a Cuernavaca, hospedarse en las distintas opciones hoteleras: “Casa Latino Americana”, “Posada Arcadia”, “Hotel Capri” y el “La Joya” y una vez instalados gozar del “clima delicadamente de trópico templado [... lugar] ideal para un descanso después de una semana de arduas labores y preocupaciones [de los capitalinos]” (Guía, s/f). En efecto, la operación de la “supercarretera” conjugó la participación de la prensa con la de los hoteleros y las autoridades del estado de Morelos, quienes promocionaron los servicios y la infraestructura hotelera del estado de Morelos y en particular la disponible en la ciudad de Cuernavaca.

La construcción de los dos tramos carreteros de cuota referidos se adjudicó a la Compañía Constructora del Sur, S. A. de C. V. Esta empresa fue fundada en la Ciudad de México, el 22 de septiembre de 1949, con una vigencia de treinta años “contados a partir de la fecha de firma” de la escritura. De acuerdo con el registro número dos mil novecientos cincuenta de la Notaría 61, el Notario Eduardo del Valle dio fe al contrato de sociedad celebrado entre el Ingeniero Luis Soto Ortiz, Delegado Fiduciario del Departamento Fiduciario de Nacional Financiera, S. A. y por otro lado, Adalberto Saldaña Villalba, Praxedis Reyna Hermosillo, Enrique Asúnsolo e Ignacio Gutiérrez Souza, de parte de la empresa constructora.

En la Compañía Constructora del Sur, el gobierno federal participaba de manera prominente, a través de Nacional Financiera, con la posesión de la mayoría absoluta de las acciones: 4,996 de las 5,000 emitidas como Serie A. Las cuatro acciones restantes de esta serie fueron adquiridas, una a una, por los cuatro socios mencionados. Por su parte, el número de acciones emitidas como Serie B fueron 51,494 y quedaron totalmente en posesión del gobierno federal a través Nacional Financiera.

El total de las acciones emitidas fue de 56,494, con un valor individual de mil pesos, para de esta manera formar un capital total de \$ 56'494,000.00. Con esa constitución accionaria, las decisiones técnicas y administrativas más importantes de su Consejo de Administración, cuyo domicilio estaba en la capital del país, seguirían las pautas del gobierno federal a través de Nacional Financiera y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Horas antes de dejar el poder, el 30 de noviembre de 1952, Miguel Alemán Valdés decidió que la Compañía Constructora del Sur fuera la empresa responsable directa de administrar las cuotas cobradas en los tramos carreteros aludidos y que las sucursales del Banco Nacional de México S. A. en Cuernavaca e Iguala se encargaran, a solicitud expresa de Nacional Financiera, de recaudar los fondos de las casetas localizadas en la “autopista México Cuernavaca y en la ruta corta Amacuzac- Iguala”.

¿Cuáles serían los montos de las cuotas a cobrar? ¿Cuáles eran las bases financieras e institucionales para delinear la política de tarifas? Este asunto sin duda no era menor. Al respecto se cuenta con información general desprendida del comunicado que el 1 de octubre de 1949 Mario Villela Mier, en representación de la Compañía Constructora del Sur S. A. de C. V., dirigió a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En ese escrito se solicitaba la autorización para explotar los dos tramos de cuota aludidos, y se planteó un esquema inicial de tarifas: todo automóvil pagaría una cuota fija, los camiones según su capacidad de transporte en tonelaje y los camiones de pasajeros pagaría de acuerdo al número de plazas de pasajeros.⁵

Los dos tramos de carretera de cuota referidos sumaron poco más de 110 kilómetros, alineados en el futuro trazo completo que tendría la carretera México- Acapulco. Pero vale la pena mencionar que algo distantes quedaron temporalmente uno del otro, separados por decenas de kilómetros, hasta que pocos años después se construyó el tramo carretero complementario que iba de Cuernavaca, pasaba por la población de Puente de Ixtla y llegaba a Amacuzac. Es posible que Miguel Alemán tuviese algún contratiempo técnico o político en conectar esos dos tramos carreteros, o podemos especular que tuviese falta de recursos financieros en esos meses finales de su gobierno, pero que pudo negociar la conexión posterior de esos tramos carreteros con el gobierno federal liderado por Adolfo Ruiz Cortines, el presidente de México a partir del 1 de diciembre de 1952.

En efecto, Ruiz Cortines determinó construir el tramo de 11 kilómetros con el que se prolongó la “ruta corta”, desde Amacuzac a la localidad de Puente de Ixtla y que fue inaugurado en noviembre de 1954. Al mismo tiempo

⁵ Documentos, t.I, 321-322

se construyó otro que iba desde la localidad de Puente de Ixtla y llegó a las inmediaciones de Cuernavaca, inaugurado el 20 de diciembre de 1954. En enero de 1955 ya estaba completo el único tramo carretero de altas especificaciones con longitud de 160 kilómetros aproximadamente, con el cual se comunicaba de manera fluida y segura la ciudad de México e Iguala, Guerrero, y ello significaba evidentemente un avance notable de la carretera México- Acapulco. En ese momento sólo restaba decidir una obra más: la construcción de 14 kilómetros del primer libramiento en su tipo, el de Cuernavaca, ciudad que ya acusaba congestión vial (esa obra fue inaugurada el 1 de agosto de 1962).

La fluidez en el desplazamiento de vehículos en esos 160 kilómetros de carretera de cuota, y los apoyos al turismo del gobierno de Ruiz Cortines, detonaron el despegue comercial y turístico de la Ciudad de México, de Cuernavaca y de Acapulco, ciudades en las que aumentó notablemente el número de sus habitantes. Entre 1940 y 1960 la capital del país pasó de un millón setecientos cincuenta y siete mil a cuatro millones ochocientos setenta mil habitantes. En ese mismo lapso el estado de Morelos duplicó su población de ciento ochenta y dos mil a trescientos ochenta mil habitantes. En esta entidad fue la ciudad de Cuernavaca la que acusó un alto crecimiento demográfico. El puerto de Acapulco no quedó atrás en esa tendencia expansiva pues de 28,512 creció en poco más de cinco veces para alcanzar los 174,378 habitantes.

Tercero y cuarto tramo carretero de cuota

El tercer tramo carretero de cuota se orientó hacia el Bajío y el norte del país durante el sexenio gobernado por Ruiz Cortines. Esta autopista de 175.5 kilómetros que iniciaba con el tramo que conectaba el Toreo y Tepetzotlán, y que unió la capital del país con la ciudad de Querétaro, reducía la distancia en 40 kilómetros respecto al antiguo camino y desde luego el tiempo del recorrido. El trazado de este nuevo tramo carretero permitiría el desplazamiento seguro y

cómodo de los automovilistas, camiones de carga y transporte de personal, que podría realizarse con velocidades máximas de 110 kilómetros por hora.⁶

La construcción de esta autopista México-Querétaro fue responsabilidad del gobierno federal a través de Caminos Federales de Ingresos S. A. de C. V, organismo que sustituyó, a partir del 27 de Agosto de 1956, la “Compañía Constructora del Sur S. A.” como lo certifica la Escritura de Protocolización número 43,304, de la Notaria 17 a cargo del notario Miguel Ángel Gómez Yáñez. La asamblea correspondiente con la que se legitimó este cambio fue celebrada en las oficinas del Departamento de Fideicomiso de Nacional Financiera, S. A., en la Avenida Venustiano Carranza número 25, de la ciudad de México y estuvieron presentes el presidente del Consejo de Administración Manuel Sánchez Cuen, los accionistas Ignacio Gutiérrez Souza, Delegado Fiduciario de Nacional Financiera, S. A., en calidad de administrador de las acciones del gobierno federal, así como los socios Luís R. García, Enrique Asúnsolo, Ignacio Gutiérrez Souza y Luís Soto Ortiz, además de Andrés Pedrero G., Gerente y Delegado Especial de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas.

Cuando estaba por cumplirse dos años de operación de Caminos Federales de Ingresos S. A. de C. V desapareció y por decreto en su lugar se formó “Caminos Federales de Ingreso”. En el decreto correspondiente, de fecha 31 de julio de 1958 firmado por el presidente Adolfo Ruiz Cortines, se leen dos artículos que ahora consideramos importante recuperar:

Artículo 1°. Se crea un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio que se denominará Caminos Federales de Ingresos.

Artículo 2°. El objeto del organismo que se crea conforme al artículo anterior será: I –Administrar los nuevos caminos Tlalpan- Cuernavaca, Cuernavaca-Amacuzac, Amacuzac- Buenavista-Iguala, México- Palmillas y el puente sobre el río Sinaloa y los que se construyan con características análogas a los anteriores, II.- Hacer los gastos e inversiones relativos a la conservación y operación de estos caminos y puentes; III.- Reinvertir los resultados netos que se obtengan, en la construcción de nuevos caminos y puentes, con propósitos iguales a los mencionados en la fracción I.[...]

⁶ Es ilustrativo referir que el trazado de la carretera de cuota México- Querétaro, siguió un trayecto muy próximo a aquel que tomaban los arrieros y viajeros de siglos atrás. En el siglo XIX ese recorrido comenzaba en sitios que identificamos el día de hoy: Tlalnepantla- Cuautilán- Huehuetoca- Tula- Calpulalpa- - Palmillas- San Juan del Río- Querétaro, y en adelante. Almonte, Guía, 1997, pp. 435-436.

La apertura de esta carretera de cuota entre la ciudad de México y Querétaro, se concretó una vez que se inauguró el 1 de octubre de 1958, esto fue pocas semanas antes de que terminara el sexenio ruizcortinista. En ella se instalaron dos casetas de cobro: una en Tepetzotlán y la segunda en Palmillas; después se agregaría una tercer caseta.

Con la construcción de la carretera que llamó el “Camino de la Constitución” el presidente Ruiz Cortines se despidió en los mejores términos políticos con los empresarios, transportistas y en general con los habitantes de El Bajío, región agrícola e industrial de indiscutible pujanza. También cerraba bien su política carretera diversificada, que incluía caminos vecinales, tal y como lo había planteado al comienzo de su gobierno y así se lo informó al Congreso de la Unión el día 1 de septiembre de 1958 cuando prácticamente se despedía de sus sexenio. Entre 1952 y 1958, en el país se logró expandir las carreteras federales a un punto que se alcanzaron los poco más de 43 mil kilómetros y en 90 mil kilómetros los caminos de brechas.

Debemos agregar que la carretera de cuota México-Querétaro también impactó mucho más allá de El Bajío. Su apertura ciertamente facilitó la comunicación del centro del país con la frontera noreste del país, ya que reducía la distancia entre la ciudad de México y las de San Luis Potosí, Monterrey, Nuevo Laredo incluso, además comunicaba de un modo más directo con mercados y otras ciudades fronterizas.

El gobierno de Adolfo López Mateos impulsó por su parte otro tramo carretero de cuota; el de la ciudad de México a Puebla. Para entonces se había acumulado información sobre la operación y financiamiento de las carreteras de cuota y con base en ella se plantearon estudios de mercado y prospección financiera. De esta manera se establecieron las condiciones mínimas que debían cumplirse para que los proyectos carreteros de cuotas fueran viables, entre otras, que el trazo de las carreteras considerara centros urbanos con alto grado de desarrollo económico, y que los registros de flujo expresaran el desplazamiento de por lo menos 3,000 vehículos en promedio anual, número

que se estimaba como la garantía básica para recuperar la inversión en un plazo razonable.⁷

La ola económica expansiva en México durante la década de 1960 irradiaba y se definía mejor entre el centro y oriente del país, más precisamente entre la capital mexicana y la ciudad de Puebla. Se trataba de una vía de comunicación terrestre que en la historia comercial entre estas dos ciudades siempre había alcanzado un primerísimo lugar y que incidía de manera favorable en el comercio entre el centro del país y el oriente de México.

Fue el 5 de mayo de 1962 que se inauguró la carretera que se denominó precisamente “5 de mayo”. La fecha escogida proyectaba un enorme simbolismo político, se cumplía en ese año precisamente el centenario de la memorable batalla de Puebla entre el ejército mexicano y los franceses invasores. El periódico *Diario de Puebla*, publicado ese mismo día anunciaba en su primera página:

[...] el presidente inaugurará hoy 112 kilómetros de la autopista México-Puebla. El costo de 220 millones será recuperado cobrando el peaje a 15 pesos por automóvil y 28 pesos por autobuses. En San Martín Texmelucan habrá dos casetas de cobro, una destinada a los vehículos que transitan de México a Puebla y otra para el cobro de los que entre o salgan [...]

Vale la pena subrayar dos datos referidos en esta cita, uno consiste en que habría una caseta para el trayecto México- Puebla y el otro que se refería al cobro en esa caseta: \$15.00 por automóvil, o sea \$0.136 centavos por kilómetro recorrido. Esto significaba que el costo era similar al que se cobraba en otros tramos carreteros de cota como el de Cuernavaca-Amacuzac, que se cobraba a \$5.00 los aproximadamente 40 kilómetros y que prorrateados era de \$0.123 el kilómetro recorrido. También es para destacarse el dato de que el cobro no se modificó en los siguientes dos años.⁸

Ese día de la inauguración de la autopista México-Puebla, y los días que siguieron, los periódicos locales de Puebla tomaron como su noticia central la

⁷ “Programa de Caminos Federales de Ingresos, sexenio 1958- 1964”, carpeta sin catalogar, Cuernavaca, Morelos.

⁸ Proposición de tarifas, julio de 1964.

inauguración de la obra y las implicaciones inmediatas y directas para la región. La consulta de la prensa permite saber más información de ese acontecimiento. *La Opinión*, de fecha 6 de mayo, hizo saber que la inauguración fue a las diez horas, que hicieron uso de la palabra el entonces director general del organismo público Caminos y Puentes Federales y el gobernador del estado. El 8 de mayo de 1962 este mismo periódico continuaba con la noticia y lo hizo del siguiente modo: “se sentarán las bases para un etapa de sorprendente progreso para el estado”. Además hizo notar que con la autopista el tiempo del recorrido entre la capital del país y la capital poblana se había reducido efectivamente a “una hora”.

En ese año de 1962 habían pasado ya diez años de la inauguración de la autopista México- Cuernavaca, que entonces empezaba a acusar serios problemas de congestiónamiento vial. En este sentido una de las primeras medidas que se habían tomado durante el gobierno de López Mateos consistía en la construcción del libramiento de la ciudad de Cuernavaca, de 14 kilómetros, que fue inaugurado el primero de agosto de 1962. Inmediatamente debió comenzar a construirse otras obras adicionales, algunos tramos específicos para abatir el congestiónamiento de esa autopista, como la obra que iba de La Pera a Cuautla, Morelos, trayecto que sería inaugurado posteriormente (18 de junio de 1965).

Fuentes

Archivos

Fondo Documental CAPUFE,

“Programa de Caminos Federales de Ingresos, sexenio 1958- 1964”, carpeta sin catalogar, Cuernavaca, Morelos.

“Proposición de Tarifas, julio de 1964”, sin catalogar, Cuernavaca, Morelos.

Hemerografía

El Trópico, Acapulco, Guerrero

La Opinión, Puebla, Puebla

El diario de Puebla, Puebla, Puebla

El Informador, Cuernavaca, Morelos

Bibliografía

Guía Ama, 1961- 1962, México, Impreso por Manuel Castillo Espejo, s/f.

Macedo, Pablo, *La evolución mercantil. Comunicaciones y Obras Públicas. La Hacienda Públicas*, México, Facultad de Economía de la UNAM, Facsimilar Colección Clásicos de la Economía Mexicana, 1989.

Documentos para la Historia de las Carreteras en México, 1925- 1963, México, Secretaría de Obras Públicas, 1964, 2 volúmenes.

Juan Nepomuceno Almonte, *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, colección Facsímiles, 1997.

Salinas Álvarez, Samuel, *Historia de los caminos de México. History of the roads of Mexico*, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994.