

Durango César **Guillermo** Rodríguez **Salazar** Secretario de Obras

El número 1 en inversión carretera

/ Jesús Isaac González  Alejandro Fernández

Cuando uno conoce a César se encuentra con un hombre muy alto, muy serio y que a su vez está muy atento a lo que sucede a su alrededor. Al platicar con él uno se da cuenta que tiene una personalidad peculiar, de quien está concentrado en su labor sin ocuparse mucho de lo que pasa a su alrededor, sin que ello lo separe mucho del estilo agradable y cálido que tienen los duranguenses. César es arquitecto y estudió en el tiempo en que se decía que si uno "dibujaba una línea recta y derecha a mano alzada tenía aptitudes, aunque hoy las cosas han cambiado mucho con las computadoras". Y entre recuerdos de otras épocas y la visión de entregar un Durango distinto al terminar su labor como secretario, César nos detalla cómo se logró transformar la imagen que tiene el estado con un plan carretero inédito.

AL quedar aislada del resto de la República por la desviación que implicó la construcción de la carretera 45, la población duranguense no dejó de exigir de muchas maneras que se le reintegrara a la vida nacional. Lo primero que hay que considerar es que antes de aquella otra construcción, el estado de Durango, y en particular su capital, eran una parada obligada tanto para los viajeros que iban al norte como los que venían de allá y durante muchos años fue el

Continúa en siguiente hoja



Fecha 16.09.2010	Sección Revista	Página 20-21-22-23
----------------------------	---------------------------	-----------------------

punto que unía tanto el centro como el oriente con el Pacífico. Durante muchos años el estado estuvo dentro de los últimos lugares en cantidad de kilómetros de carreteras federales que lo atravesaban, para darnos una idea de lo mal que estaban.

Ese fue uno de los principales temas con los que se encontró la administración estatal al inicio de su gestión. Al hablar del desarrollo integral del estado uno de los principales obstáculos para alcanzarlo era la falta de una adecuada y suficiente red **carretera** y de comunicaciones, que no permitía romper el

aislamiento en el que estaba Durango con respecto a otras regiones y mercados de México y el extranjero. Fue por eso que con el objetivo de atraer inversiones, generar empleos y elevar la calidad de vida de los duranguenses se planeó la ampliación y modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes, que con el paso del tiempo se fue convirtiendo en una de las más altas prioridades para el Gobierno del estado.

La estrategia contenida en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) contempla la conexión regional del territorio Duranguense a través de sus cinco ejes carreteros que unen a Durango con Mazatlán, Fresnillo, Culiacán, Tepic y Parral. Y fue, sin lugar a dudas, la Supercarretera Durango – Mazatlán, y por consiguiente la conclusión del eje Matamoros – Mazatlán, la que concentró el mayor interés ya que con ella se abre una alternativa para el flujo de productos y materias primas de los mercados nacionales e internacionales.

Hoy la Supercarretera Durango-Mazatlán es la obra de infraestructura **carretera** más grande en la historia de México, con una inversión de 18 mil millones de pesos; consta de 230 kilómetros de longitud, tiene 12 metros de ancho de corona y 63 túneles, y el puente El Baluarte, considerado como el más alto de América Latina. Todo esto se traduce en nuevas y grandes expectativas de desarrollo regional para la zona norte de México.

Es necesario considerar su importancia ya que complementa el eje troncal número cinco que une a los océanos Atlántico y Pacífico, con lo que se construye un medio por donde se pueda desplazar carga y pasaje a gran escala. Y por su cercanía con la frontera norte será sin lugar a dudas una alternativa al Canal de Panamá para enlazar comercial y culturalmente a Europa y Asia con México y Estados Unidos.

Su diseño está considerando el factor tiempo, en donde sus especificaciones técnicas permitirán transitarla a una velocidad de 90 a 110 kilómetros por hora, lo que implica un tiempo de recorrido de 2.6 horas, mientras que el recorrido

en la **carretera** actual es de seis horas. Además se contará con 63 túneles más el Puente El Baluarte, en cuya estructura habrán de invertirse más de mil 600 millones de pesos y con ello se tendrá una obra emblemática que formará parte de la celebración del Bicentenario de la Independencia de México y el Centenario de la Revolución.

Este puente tendrá mil 124 metros de longitud con 152 tirantes; será el más alto de América Latina, ya que entre la superficie de rodamiento que utilizarán los vehículos al lecho del río Baluarte hay alrededor de 390 metros, lo que permitirá librar una barranca de esta profundidad con un claro central de 520 metros. Esta es una de las condiciones que durante tanto tiempo fueron retrasando el interés y la posibilidad técnica de construir caminos y carreteras en Durango, su geografía. A diferencia de otras regiones del país y del mundo, acá la Sierra Madre y otras partes del estado le han hecho pasar dolores de cabeza a sus habitantes, pero ya era hora de que se le ganara una. Y se logró atravesar por fin la barranca.

El puente se ubica en una zona montañosa y forma parte del corredor carretero que integra a las ciudades de Mazatlán, Durango, Torreón, Gómez Palacios, Saltillo, Monterrey, Reynosa y Matamoros. Prácticamente es el punto más complicado del proyecto, sobre todo por las condiciones del lugar y por la demanda tecnológica que conlleva. Hasta hoy se lleva un avance de 70%. Para llegar a la zona de **construcción** de cada uno de los apoyos del puente, en ambas márgenes del Río Baluarte, fue necesario construir 22.83 kilómetros de caminos de acceso, desde la comunidad El Palmito, Sinaloa, hasta el sitio de la obra, con un volumen de 994 mil 866 metros cúbicos de movimiento de tierras, de los cuales 80% se ejecutó en materia de roca.

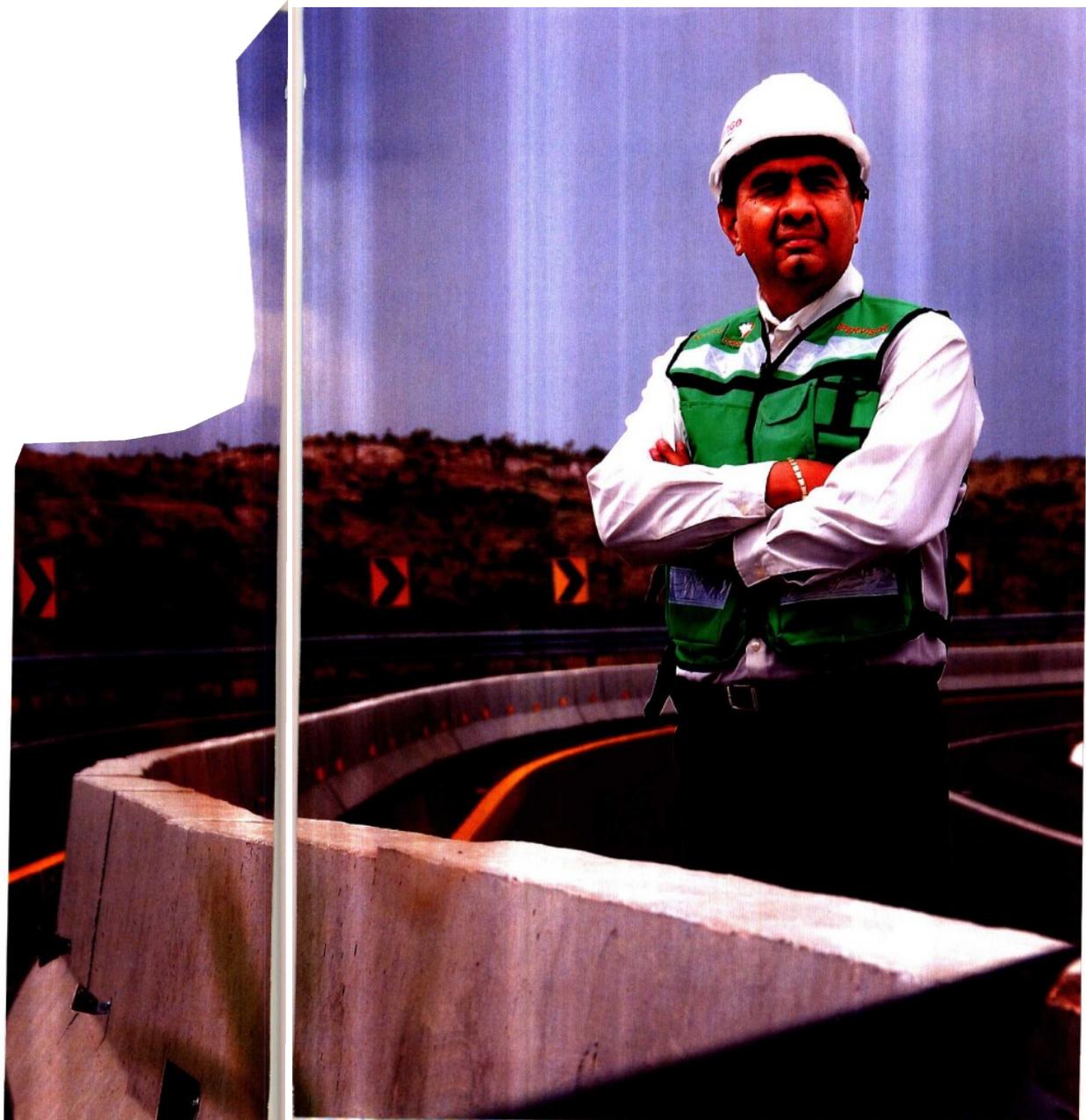
El proyecto integral permitirá beneficiar a más de un millón y medio de habitantes de esa zona, mediante una autopista que reducirá la distancia de 305 a 230 kilómetros, que traerá a su vez la disminución de los costos de operación y aumentará el nivel de seguridad y confort. Para quienes han recorrido la ruta actual que atraviesa la Sierra Madre Occidental, la **construcción** de esta autopista hará una diferencia significativa en las especificaciones de la ruta. Las pendientes, curvatura y en general el perfil del trazo corresponden a una infraestructura competitiva, acorde con las condiciones del resto del corredor carretero hacia Matamoros.

La puesta en marcha de la **construcción** de la super-**carretera** y los avances que se tienen hasta hoy han sido el resultado de un consenso logrado en materia de proyectos prioritarios, en conjunto con el Gobierno Federal a través de la SCT, y con los gobiernos de los estados de Sina-

Continúa en siguiente hoja

loa, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Chihuahua. Es muy importante el considerar que se constituyó un fideicomiso que aportará más de 8 mil millones de pesos para garantizar la conclusión de este proyecto. ▽

MIL 477 KILÓMETROS TERMINADOS Y EN PROCESO EN CARRETERAS Y CAMINOS



Continúa en siguiente hoja

Página 3 de 4

