



# Periférico Ejército Mexicano

42

Por: Juan Fernando González G.

-

**Complemento ideal de una obra maestra y se completa así el circuito logístico de la región norte del país.**

# E

l Programa Nacional de Infraestructura ha sido criticado por haber diferido el inicio en las obras magnas que se anunciaron prácticamente desde el inicio del sexenio del presidente Enrique Peña Nieto. Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ha estado sumamente activa, construyendo obras de gran relevancia que han ayudado a resolver problemáticas regionales en diversas partes de la República Mexicana.

Un ejemplo por demás emblemático de este tipo de proyectos es el Periférico Ejercito Mexicano, el cual fue inaugurado el 8 de febrero de 2015 por el maestro en Administración Raúl Murrieta Cummings, subsecretario de Infraestructura de la SCT. La inversión de esta vialidad de 61.10 kilómetros, que forma parte del corredor



Matamoros-Mazatlán y que conecta a la costa del Pacífico con la del Golfo de México, rebasa los 1,200 millones de pesos. Su rentabilidad es palpable, toda vez que con ella la entidad norteña tendrá un circuito completo, un nodo logístico que le traerá ventajas económicas a la



## Materiales y sistemas de construcción del Periférico Ejército Mexicano

- Carretera tipo A2 en una longitud de 10 km.
- Carretera tipo A4S en una longitud de 51.1 km.
- Ancho de corona: 12 m.
- Ancho de calzada: 7 m.
- Acotamiento: 2.5 m.
- Carpeta concreto asfáltico: 0.10 m.
- Base asfáltica: 0.10 m.
- Base hidráulica: 0.20 m.
- Puentes: El Durazno km 4+070, Cd. Deportiva 5+030, El nayar-4 de Octubre 5+760, El tunal 6+210, Rancho Zona Agrícola 7+730, Las cebollas 8+700.
- Pasos a desnivel: 7.
- Obras de drenaje: 65 obras de tubería de concreto hidráulico, losas y cajones.
- Los sistemas o técnicas de construcción utilizados, fueron los normales, ya que no hubo estructuras especiales ni materiales de innovación.
- Sobre la carpeta de concreto asfáltico de 0.10 m. se colocó, como superficie de rodamiento, un riego de sello premezclado tipo 3E.



## Cifras puntuales del Periférico Ejército Mexicano

- Inversión total: 1,242.65 mdp.
- Longitud total libramiento: 61.10 km.
- Tipo de carretera: A2 en 51.10 km y A4s en 10.0 km.
- Tipo de terreno: lomerío suave.
- Velocidad de proyecto: 80kph.
- Ancho de corona: 12 m.
- Tipo de pavimento: concreto asfáltico.
- T. D. P. A: 3,654 vehículos.

región e impedirá que los tracto camiones transiten por la ciudad, apuntó Murrieta Cummings.

El funcionario ha señalado que desde el año 2014 la SCT realiza un trabajo conjunto con el área de ingeniería militar para desarrollar algunos caminos específicos, situación que contribuye de manera decisiva para que la administración federal cumpla con los objetivos en materia de infraestructura carretera. "Los proyectos carreteros se ajustarán en una lógica de responsabilidad fiscal, por lo que la SCT continuará trabajando para impulsar la infraestructura del país y alcanzar la meta de construir al menos 46 autopistas nuevas en esta administración", dijo el servidor público.

### UNA OBRA DE PRIMERA

El proyecto, denominado también Anillo Periférico de Durango, consta de una sección



transversal tipo A4S, conformada por dos cuerpos en 10 kilómetros de la zona noreste, así como con una sección transversal tipo A2, con 12 metros de ancho de corona que hace posible alojar 2 carriles de circulación de 3.5 metros cada uno y acotamientos laterales de 2.5 metros en 51.1 kilómetros. De éstos, 23.7 corresponden -en la zona norte- a la autopista Durango-Mazatlán.

La carretera incluye la construcción de 8 entronques: el 5 de mayo, Estaño, Morelos, Lázaro Cárdenas, Garabitos, Durango, La Flor y el entronque carretera Zacatecas-Durango, así como el corredor Matamoros-Mazatlán (Durango-Mazatlán y Durango-Torreón); fuera del corredor une las carreteras a La Flor, Mezquital, Zacatecas e Hidalgo del Parral.

Con la construcción de la vialidad mejorarán ostensiblemente las condiciones de circulación del tránsito local y el de largo itinerario, al mismo tiempo que se estimulará el desarrollo económico de la región debido a dos factores: el incremento de la seguridad y el mejoramiento en la eficiencia del transporte de mercancías y personas.

En resumen, los beneficios que aporta la obra son los siguientes:

- Aumento en las velocidades de operación de los diferentes tipos de usuarios, tanto en el libramiento como en las calles urbanas.
- Reducción en los tiempos de recorrido.
- Reducción en los costos de operación en los distintos tipos de vehículos.
- Reducción del tránsito de carga y de largo itinerario por las calles de la ciudad.
- Disminución en los niveles de contaminación auditiva y del aire.
- Operación más segura para los usuarios, gracias a que bajará significativamente la posibilidad de sufrir un accidente.
- Interconexión de las carreteras federales, estatales y municipales del área de influencia del libramiento.
- Interconexión de las zonas urbanas Norte y Este, con la Sureste y Suroeste.
- Promover el desarrollo económico de la región al intercomunicar zonas marginadas.



## LA AUTOPISTA DURANGO-MAZATLÁN

La obra descrita a lo largo de este artículo complementa de manera brillante a la Autopista Durango-Mazatlán, la cual es considerada como una de los proyectos más relevantes del Programa Nacional de Infraestructura

Concebida desde su nacimiento, en 2001, como una autopista de altas especificaciones, la vialidad de 230 kilómetros requirió de una inversión mayor a los 20 mil millones de pesos, con lo cual se cumplieron varios objetivos: agilizar la comunicación entre los estados de Durango y Sinaloa, así como concluir con el eje carretero transversal Matamoros-Mazatlán, conectando Sinaloa con los estados de Durango, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Texas (Estados Unidos). De esta forma, Mazatlán se convertirá en el puerto principal del noreste mexicano, lo que le permitirá dar acceso a los mercados y centros de producción del continente asiático.

La espectacular autopista está dotada de 61 túneles y 115 estructuras entre pasos, puentes y viaductos. Es digno de resaltar que la carretera posee más túneles que todos los existentes en el país y que con ella se inaugura

formalmente en México "la era de los túneles carreteros".

La construcción de esta serpiente vial es considerada como un portento de la ingeniería mexicana, ya que posee características nunca antes desplegadas en el país y que son comparables solamente con algunas rutas carreteras de la cordillera de los Andes en Chile. La información oficial de la SCT señala que la comunicación a través de la antigua carretera de Durango a Mazatlán implica realizar un recorrido de 305 km en un tiempo de 6 horas para automóviles, y un tiempo de entre 10 y 12 horas para camiones de carga, lo cual es producto de la topografía de la zona, del ancho de la carretera (7 metros) y a que no cuenta con acotamiento; dichas condiciones, aclara el comunicado, han contribuido a tener una alta tasa de accidentes en la ruta.

El nuevo trazo de la autopista, inaugurada en octubre de 2013, redujo el recorrido en 75 km, así como los tiempos de viaje a 2.5 horas para los automóviles y a sólo 4 horas para camiones de carga. La autopista está construida a 12 m de ancho y con acotamientos laterales de 2.5 m, lo cual ofrece el ancho suficiente para transitar con confort y seguridad. **C**



"Los proyectos carreteros se ajustarán en una lógica de responsabilidad fiscal"