La Carretera Transpeninsular y sus accidentes automovilísticos



FOTOS: Internet

Explicaciones Constructivas

Por Noé Peralta Delgado

La Paz, Baja California Sur (BCS). Hablar de la carretera transpeninsular "Benito Juárez", es hablar de la historia reciente de la península de Baja California y las dos Entidades que la conforman: Baja California —convertido en Estado el 16 de enero de 1952— y Baja California Sur —decretado el 8 de octubre de 1974. No hay habitante

peninsular que no haya transitado esta carretera, o que no tenga anécdotas qué contar, y hasta la mala experiencia de presenciar o vivir un percance **automovilístico**.

Si la carretera tuviera la posibilidad de comunicarse, sin duda nos relataría muchas historias de amor, aventuras, paseos en familia, pero también nos contaría sobre tragedias ocasionadas por los accidentes de auto. Y es de suponer que, debido a la indiferencia del mexicano, al no atender a los señalamientos que se instalan sobre los lados del camino, suceden la mayoría de las tragedias, y sobre todo, probablemente bajarían las cifras de decesos por volcaduras o choques entre vehículos.

También te podría interesar: <u>La minería y el uso de suelo.</u> Conflictos y complicaciones

Hay que decirlo, la mayoría de los accidentes se pueden evitar si el conductor tiene más conocimiento y respeto hacia las señales de tránsito, ya que según cifras de organismos especializados en el tema, el 90% de los accidentes de tránsito son provocados por el factor humano por si sólo o asociados a otros factores; se trata de un porcentaje muy alto que se puede prevenir, precisamente, atendiendo al conductor.



FOTO: Comefilm

La carretera transpeninsular "Benito Juárez", cuyo nombre oficial —dentro de la nomenclatura usada por la Federación— es Carretera Federal No. 1, tiene una historia muy interesante, que inicia en el año 1934, en el gobierno del general Lázaro Cárdenas, con un pequeño tramo entre Tijuana y Ensenada; esto fue parte del Plan Pro-Territorios Federales para fortalecer el sentimiento nacional entre las regiones lejanas del país. Todavía pasarían muchos años para la inauguración de dicha carretera, el acto oficial se llevó a cabo durante la visita del presidente Luis Echeverría Álvarez, del 30 de noviembre al 5 de diciembre del año 1973. Con ello se acabó el aislamiento de los territorios que conforman la península de Baja California.

Como aportación técnica, a la carretera transpeninsular se le dio el "número 1" debido a que en nuestro país, la ciudad de Tijuana (esquina Noroeste) se toma como punto origen de todas las carreteras federales, donde las autopistas en dirección Norte-Sur llevan el número non, mientras que las que van en orientación Este-Oeste llevan un número par, y aunque muy pocas personas conozcan este dato, la **transpeninsular** es el origen de toda la numeración. Como dato histórico final, se le llamó **Benito Juárez** porque el año de 1973 fue declarado como "Año de Benito Juárez", y todo lo que se inauguraba tenía el nombre de este héroe de la historia mexicana.



Pero regresando al tema de los accidentes automovilísticos, en tiempos recientes, la carretera transpeninsular es un foco rojo por la cantidad de desgracias humanas que han sucedido, sobre todo en un tramo específico, me refiero al intervalo carretero que va desde El Valle de Vizcaíno a Guerrero Negro, por la zona norte del estado de Baja California Sur. Dicho tramo forma parte del corredor Santa Rosalía-Guerrero Negro y consta de 221 kilómetros, asimismo, posee entre 6.10 y 6.20 metros de ancho de calzada (superficie total de rodamiento).

Si suponemos que con el tiempo el "hombro de la carretera" se va desgastando, encontraríamos que el camino llega a tener sólo 6 metros de ancho, esto precisamente entre el ejido Vizcaíno y Guerrero Negro, la parte más crítica de dicho tramo. Como dato digno de medición, cabe señalar que un tractocamión con remolque y pipa, el cual acarrea combustible, mide 2.50 metros de ancho y suponiendo que éste avanza a una velocidad de 80 km/hr, el momento de cruce con otro tractocamión similar debe ser auténtica adrenalina.

Otro ejemplo de los accidentes en la **transpeninsular**, es el ocurrido el martes 12 de febrero del 2019, donde perdieron la vida dos funcionarias del gobierno estatal y otras dos personas resultaron heridas, una de ellas de gravedad; este percance trascendió hasta medios informativos nacionales, creando una reflexión sobre la cantidad de víctimas mortales que han existido y que, desgraciadamente, han sido bastantes.



Nadie se imaginó el desarrollo económico que tendría la

región y según anécdotas de los lugareños, la carretera transpeninsular se construyó pensando en la poca población —lo cual era lógico en aquella época— y por el poco presupuesto que se contaba; sin embargo, los tiempos cambian y a poco más de 45 años de aquella legendaria inauguración sucedida en el Paralelo 28, donde se dan la mano actualmente como buenos vecinos los Estados de Baja California y Baja California Sur, ya es tiempo de poner los ojos en la ampliación del camino mediante una bien elaborada modernización de carreteras.

Estos cambios ya se están viviendo en el tramo de La Paz a Ciudad Insurgentes, donde la calzada tiene un ancho de 12 metros muy suficientes, para que la Carretera Federal No. 1 o carretera transpeninsular siga contando hermosas historias de estas tierras, tan lejanas del centro de la República.

Escríbeme a noeperalta1972@gmail.com

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.