

NUEVAS SOLUCIONES

Para aliviar los problemas viales en la zona centro del país, se ha recurrido a alternativas como los libramientos.



Abriendo caminos en región centro

El centro del país impulsa carreteras

Las **construcciones** viales más frecuentes del país son los libramientos y segundos pisos

●● MAGALI ROLDÁN

La cada vez más creciente población que habita en la zona centro del país ha hecho indispensable la **construcción** de nuevas vías de comunicación terrestre que mejoren el tránsito diario de millones de personas.

En este sentido, se han encontrado diversas soluciones viales que se adecuan a las necesidades de una zona tan poblada como lo es el centro del país.

Libramientos. Se han convertido en la opción ideal para agilizar el tránsito de las grandes ciudades, haciendo más ágil y fluido el traslado al evitar que camiones pesados transiten dentro las ciudades.

Segundo piso. Los segundos pisos han adquirido un gran auge en las grandes ciudades debido a que permiten desalojar el congestionamiento de las avenidas importantes y más transitadas.

Así, en los últimos años, se ha impulsado la **construcción** de **carreteras** en la zona centro del país, con la finalidad de dar solución a los problemas de vialidad.

ZONA CENTRO

La región centro del país se compone del Distrito Federal, el estado de México, Cuernavaca y Querétaro, y es una de las zonas más importantes del territorio nacional por su gran actividad económica, turística y comercial, además de que contiene las dos entidades más pobladas de toda la República Mexicana.

MÉXICO, A LA VANGUARDIA

Durante los últimos años, las soluciones de vialidad a nivel mundial se han enfocado no a la **construcción** de nuevas vías de comunicación, sino a la mejora del transporte público y a dar mantenimiento a los accesos terrestres ya existentes.

Si bien es cierto que el perfeccionamiento del transporte público ha revolucionado la movilidad en las grandes ciudades, resulta indispensable poner en marcha nuevos **proyectos carreteros**, para ampliar los accesos hacia ciertos destinos y además para contribuir con el desarrollo económico y social de las regiones, además de que se mejora significativamente la imagen urbana.

Es importante destacar que las características de movilidad en México difieren en gran medida a las de los países desarrollados, razón por la que fue necesaria la implementación de nuevos esquemas **carreteros** que

Continúa en siguiente hoja



Fecha 07.07.2010	Sección Construcción	Página 2-4/5
---------------------	-------------------------	-----------------

coadyuvaran a la solución del transporte en el país. México se encuentra a la vanguardia en materia de construcción vial, presentando un crecimiento exponencial durante la última década. ■■

Autopista urbana de la ciudad de México

La autopista urbana Querétaro-Cuernavaca-Toluca se compone por las vialidades elevadas de Anillo Periférico Norte y Sur, y por el sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente de la ciudad de México.

Este proyecto forma parte del Programa Integral de Vialidades y Transporte Público que busca construir una ciudad mejor comunicada, con vialidades y transporte público moderno, ordenado, económico y seguro en beneficio directo de las presentes y futuras generaciones.

La autopista urbana Querétaro-Cuernavaca-Toluca se compone por las vialidades elevadas de Anillo Periférico Norte y Sur, el sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente de la ciudad de México.

Este proyecto forma parte del Programa Integral de Vialidades y Transporte Público que busca construir una ciudad mejor comunicada, con vialidades y transporte público moderno, ordenado, económico y seguro en beneficio directo de las presentes y futuras generaciones.

La autopista urbana de la ciudad de México, también denominada autopista Querétaro-Cuernavaca-Toluca, es un

proyecto que se constituirá por las vialidades elevadas de Anillo Periférico Norte y Sur, y por el sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente.

Vialidad elevada Periférico Norte. Longitud de 9 kilómetros que comienzan en la Calzada Parque de Chapultepec hasta San Antonio.

Vialidad elevada Periférico Sur. Longitud de 15 kilómetros que comienzan en San Jerónimo hasta la salida a la carretera a Cuernavaca.

Esta vía carretera permitirá realizar el recorrido de Querétaro a Cuernavaca en aproximadamente 30 o 35 minutos a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora.

El sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur-poniente cuenta con una longitud total de más de 5 kilómetros entre Avenida Centenario y el entronque con Luis Cabrera.

Beneficios

- Significativa reducción en los tiempos de recorrido
- Aumento de la competitividad de la ciudad de México



Libramiento de Cuernavaca

Con una inversión de 2,800 millones de pesos y 34 kilómetros de longitud, el libramiento de la ciudad de Cuernavaca será una vía de comunicación de cuatro carriles de circulación y se ubicará al noroeste de la ciudad. Su finalidad es dar continuidad al tránsito cuyo destino es el sur de Cuernavaca. Su trazo se inicia sobre la autopista México-Cuernavaca, al norte de la zona urbana de Cuernavaca, y termina al sur de Alpuyecá, sobre la autopista Cuernavaca-Acapulco.

Reducirá en media hora el tiempo de recorrido entre la ciudad de México y Acapulco, con lo que se potenciará el desa-

rollo turístico del sur de Guerrero. Aliviará los flujos locales en Cuernavaca y aumentará la eficiencia de los desplazamientos.

Se estima que transitarán diariamente 6,900 vehículos y que su construcción tardará alrededor de 24 meses.

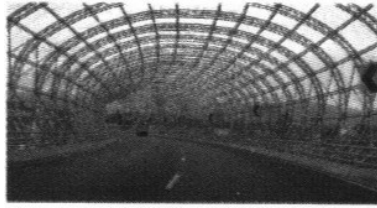
Beneficios

- Evitar el paso de los flujos carreteros de largo itinerario por la capital del estado de Morelos
- Ahorro en tiempos y costos de recorrido
- Aumento de la seguridad vial



Arco Sur de la ciudad de México (Proyecto)

A finales del tercer trimestre de este año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes licitará la **construcción** del Arco Sur de la ciudad de México, vía de comunicación que conectará con las autopistas México-Puebla, Puebla-Cuautla, Circuito Exterior Mexiquense, México-Cuernavaca, México-Toluca y Chamapa-Lechería, y con ello se unirá al Arco Norte, creando una gran vía carretera que rodeará a todo el valle de México.



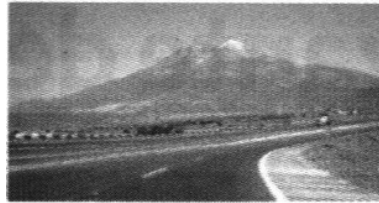
La inversión requerida para este proyecto carretero será de aproximadamente 25,200 millones de pesos para construir los 235 kilómetros de longitud y se estima que su **construcción** tardará alrededor de 36 meses, además de que por ella transitarán 30,000 vehículos diariamente.

Beneficios

- Impedir el paso de vehículos pesados por el DF
- Conexión entre Puebla y Morelos
- Reducción en los tiempos de traslado
- Desarrollo económico, turístico y comercial de las regiones

Arco Norte de la ciudad de México

Construido con la más alta tecnología, el llamado Libramiento Arco Norte de la ciudad de México es el proyecto de **carreteras** más grande del país, y el primero en ser considerado Sistema de Transporte Inteligente, además de ser la obra carretera de mayor infraestructura.



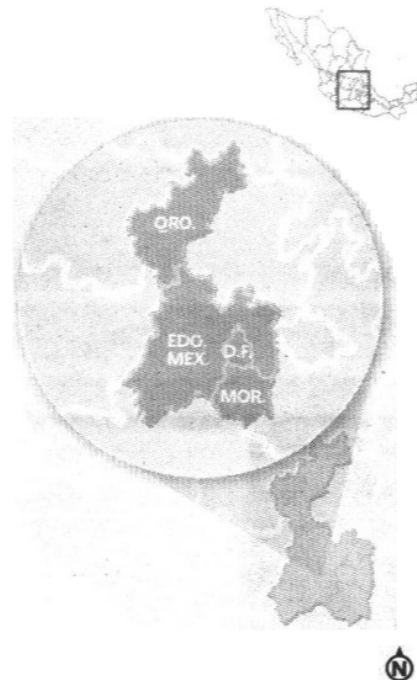
La longitud de todo el proyecto es de 223 kilómetros y requerirá 6,230 millones de pesos de inversión, de los cuales, el gobierno federal aportó 3,257 y los 2,973 millones restantes los dio la empresa concesionaria de Arco Norte encargada de la construcción.

La **autopista** comienza en Atlacomulco, Estado de México y termina en San Martín Texmelucan Puebla; además unirá a las cinco autopistas más importantes del país:

- México-Puebla
- México-Guadalajara
- México-Pachuca
- México-Querétaro
- México Tulancingo

Beneficios

- Desarrollo económico, turístico y comercial de las regiones donde transita la vía
- Generación de 2,100 empleos directos y 10,500 indirectos
- Alta tecnología como el telepeaje
- Reducción de un tiempo de recorrido de 4 horas a 90 minutos
- Evitar el paso de aproximadamente 1 millón de camiones de carga pesada por el Distrito Federal





ARCO NORTE, solución para los grandes problemas de la zona centro del país. FOTO: ARCHIVO