



Vialidades para una gran ciudad

Foto: Confesía de ICA

Gregorio B. Mendoza/Yolanda Bravo Saldaña

Fotos: Yolanda Bravo Saldaña

Una de los proyectos más importantes en la Ciudad de México en los últimos años es, sin duda alguna, la construcción de la Autopista Urbana, obra que busca solucionar algunos de los grandes problemas que tiene esta megalópolis desde el aspecto de la transportación dado que se calcula que en los próximos años, el parque vehicular podría alcanzar los 10 millones de unidades.

Nota: Se agradece a la CMIC por el apoyo en la realización de la sesión fotográfica.

Estudios diversos indican que el Distrito Federal y el área conurbada (en lo que se conoce como Zona Metropolitana del Valle de México) es una de las urbes con mayor concentración de automóviles en el mundo, hecho que ha generado que la circulación sea conflictiva, lo que repercute no sólo en la salud de cada uno de los que día a día transitan por sus calles y avenidas, sino también en las relaciones personales, de trabajo y de necesario esparcimiento.

En este sentido, el Gobierno del Distrito Federal (a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal) calcula que aproximadamente 5.5 millones de unidades circulan diariamente por el

La Autopista Urbana Sur (en su primer tramo) tiene una longitud de 11.3 km en un recorrido de San Jerónimo a Viaducto Tlalpan.

DF, representando una tercera parte del parque vehicular de todo el país. De esta cantidad, más de 80,000 vehículos circulan diariamente en los 58.83 km del Anillo Periférico, vialidad vital para esta ciudad que, desafortunadamente, se ha convertido en lugar de conflictos crónicos; de ahí la necesidad de contar con nuevas propuestas ya que de lo contrario podría llegarse a un colapso vial en los próximos cinco años.

Es por esto la importancia de la construcción de la Autopista Urbana, que en su tramo sur consta de un segundo piso sobre Avenida Periférico, que va de San Jerónimo a Viaducto Tlalpan (en su primera fase), con posibilidades de llegar a Muyuguarda (en una segunda etapa). Para equilibrar el flujo entre los dos pisos del periférico, ha quedado establecida una cuota de peaje para los autos que circularan la Autopista Urbana Sur, la cual tendrá un costo de \$1.80 por kilómetro.

Respuesta a necesidades urgentes

La Autopista Urbana Sur (AUS) busca solventar la demanda de infraestructura vial existente entre San Jerónimo-Muyuguarda y la salida a Cuernavaca. En su primera etapa, el proyecto comprende de San Jerónimo a Viaducto Tlalpan. La obra conectará al actual segundo piso del Periférico Sur –que viene de San Antonio– dando continuidad a la vía elevada y cubriendo las delegaciones Álvaro Obregón, Coyoacán, Magdalena Contreras y Tlalpan. El trabajo forma parte del Plan integral de Vialidades y Transporte Público denominado Autopista Urbana, el cual busca ofrecer una alternativa de movilidad vial en el eje Querétaro-Ciudad de México-Toluca- Cuernavaca (Ver CyT de noviembre de 2011).

De esta forma, se enlazará con las vías elevadas del Anillo Periférico Norte, el Sistema vial de puentes, túneles y distribuidores sur poniente de la Ciudad de México. Esta Autopista Urbana Sur en buena parte de su trayectoria,

plantea la existencia de 4 carriles, 2 por cada sentido en el cuerpo principal, aunque también tendrá secciones de 6 carriles contando las entradas y salidas.

Las entradas a la vialidad serán 9 y se ubicarán, entre otros lugares, en San Jerónimo, Bulevar De la Luz, Luis Cabrera, Paseo del Pedregal, Montaña, Parque Ecológico Cuicuilco, Villa Olímpica y Tlalpan. Las salidas serán 9 y se ubicarán en

Beneficios de la AUS

- Generará 9,289 empleos directos y 27,867 indirectos.
- Mayores y mejores opciones de vialidades para la población.
- Desahogo del tráfico para los habitantes de la zona sur poniente de la Ciudad de México.
- Reducción del 50% del tiempo de traslados, lo que representa mayor calidad de vida para las personas.
- Contribuirá a evitar congestionamientos viales.
- Disminuirá las emisiones de contaminantes a la atmosfera.
- Mejorará las condiciones de movilidad y conectividad vehicular.
- Contribuirá en el reordenamiento de la vialidad.
- Reducirá los tiempos de traslado de más del 50% respecto a la situación actual.



Y de la Urbana norte: La Glorieta

A inicios de este año, las autoridades capitalinas anunciaron que comenzarían los trabajos de excavación a la altura de la Fuente de Petróleos y Monte Elbruz para la construcción del paso a desnivel del segundo tramo de la Autopista Urbana Norte (AUN), parte fundamental dentro de la Autopista Urbana. Sin embargo, no fue hasta el mes de julio que las obras realizadas obligaron al cierre de carriles para finalizar los trabajos de la súper estructura. Para llegar a esta fase fue necesario realizar una excavación a 12 metros de profundidad para permitir la conclusión los dos niveles de tránsito proyectado: el subterráneo, que será utilizado por los automovilistas que actualmente circulan a nivel de piso; y el superior, que dará servicio a los que circulen por la AUN. Este sector que implica un trabajo de ingeniería mayor por las obras inducidas, de desvío y ajustes viales consta de 1.26 kilómetros de longitud.

Importante es mencionar que se hicieron ajustes para reducir las dimensiones y mantener en su posición actual a la emblemática Glorieta de Pemex que conmemora la Expropiación Petrolera de 1938 y que fue proyectada por Vicente Mendiola hacia 1952 y que cuenta con esculturas de Juan Fernando Olaguíbel y así, integrarla a la Autopista Urbana.



Foto: Cortesía de ICA.

San Jerónimo, Bulevar de la Luz, Luis Cabrera, Picacho, Rinconada Camino a Santa Teresa, entre otras.

La presencia de los prefabricados

Dadas las enormes cualidades que ha demostrado la prefabricación, éste es un sistema utilizado de múltiples formas en la industria de la construcción ya que permite la producción de elementos en plantas móviles para su posterior montaje en obra. Es recomendado para edificaciones elevadas, debido a que ofrece una sustitución de actividades in situ por actividades en planta. Entre

las ventajas que tiene el usar este tipo de sistemas están su rapidez constructiva; un mayor control de

La construcción de la Autopista Urbana Sur beneficiará a más de 300 mil habitantes.

calidad; la generación de procesos más limpios, así como una menor afectación a la población involucrada. Fue por estas razones, entre otras, que se tomó la decisión de que en la Autopista Urbana Sur

estuviera presente el prefabricado. Cabe decir que el montaje de las piezas es realizado de noche y no requiere del cierre de vialidades. Por otro lado, conviene subrayar que a principios de octubre, el Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, LAE Fernando Aboitiz, expresó que se estaba terminando de establecer de manera jurídica, el acuerdo con la SCT (dado que la autopista conectará con la carretera de Cuernavaca), para poder llegar a una fecha próxima de terminación de la obra, que se espera sea en 8 meses.

Es importante destacar que todos los elementos prefabricados

Esta obra, que entronca con la Autopista Urbana Sur, busca dar servicio a la zona surponiente de la capital uniendo Santa Fe con el Periférico Sur en la ruta Centenario-Luis Cabrera, con tramos variables de cuatro y seis carriles de circulación que incluyen puentes y túneles. El Gobierno del Distrito Federal expresa que en esta vialidad se podrá circular a una velocidad promedio de 80 km/h.

son producidos por PRET, una de las principales unidades de negocio de ICA, la cual se especializa en este sistema de construcción con un alto enfoque en la velocidad, control de calidad, innovación en la resolución de procesos, seguridad y cuidado del medio ambiente. En este sentido, las piezas como columnas, cabezales, travesaños, tabletas y parapetos, son fabricadas en la planta de PRET ubicada en la delegación Tláhuac. En el proceso de fabricación y montaje participan 1,390 personas aproximadamente.

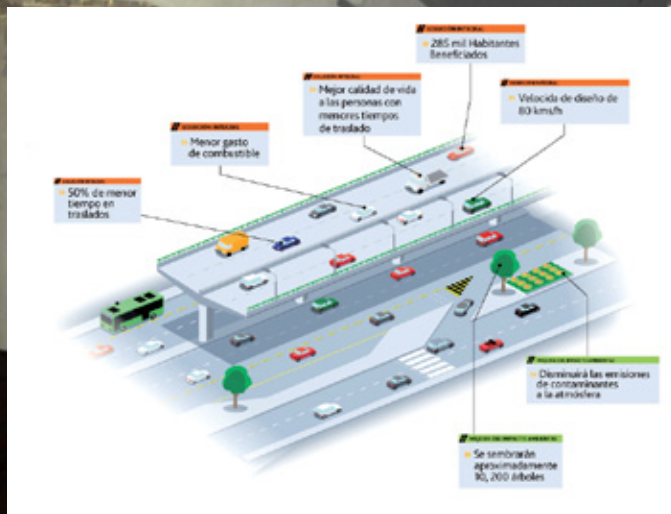
Este proyecto es, sin duda, una muestra máxima del nivel y calidad de la ingeniería mexicana desarro-

llada por ICA a través de tecnología de punta e innovación. La estructura contará al ser finalizada, con aproximadamente 19,614 piezas prefabricadas. Cabe decir que la empresa ITISA comentó que se trata de piezas de concreto presfuerzo, con alta densidad de acero de refuerzo y presfuerzo, por lo cual se requirió de un concreto de características especiales, de alta trabajabilidad y con una resistencia de 48 MPa, a edades tempranas de 12 a 18 hr.

Colofón

La Ciudad de México tiene un ritmo dinámico, vibrante; mismo que

debe estar presente también en sus servicios, como lo es por ejemplo, en su infraestructura urbana. A mejores vialidades, mejor calidad de vida; menos tensión y por ende, una convivencia más amigable con nuestros semejantes. **C**



Nota:

Con información de www.autopistaurbanasur.com; Llorente y Cuenca, www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx