

# Estados copian modelo fallido de Segundo piso en vialidad

¿Alternativa? A pesar de que el segundo piso del Periférico en la CDMX no puede presumirse como un proyecto exitoso, estados como Zacatecas y Nuevo León buscan replicar el modelo para agilizar sus vialidades. Pág. 02

## Segundos pisos son un bypass obsoleto que no debe replicarse

**Referente.** El proyecto ideado por López Obrador cuando fue jefe de gobierno de la capital del país está a punto de cumplir su vigésimo aniversario

**Karla Linares**

Mientras la tendencia a nivel global es la construcción de vías subterráneas e incluso algunas ciudades como Boston, Seúl y Chicago ya derribaron varias autopistas elevadas, en México se mantiene la idea de que los segundos pisos son funcionales y la solución a los graves problemas de tráfico en grandes urbes como Ciudad de México, Monterrey o Guadalajara.

Hoy, muy cerca del vigésimo aniversario de la inauguración del segundo piso del Periférico, el cual se construyó durante el sexenio de Andrés Manuel López Obrador como jefe de gobierno de la Ciudad de México y que fue encomendado a la ahora presidenta electa, Claudia Sheinbaum, quien se desempeñaba como secretaria del Medio Ambiente, la obra in-

signia además de obsoleta fue calificada como un 'parche' ante el grave problema de movilidad que se vive en la capital del país.

### Un *bypass* a la vialidad

Así lo señaló José María Nava, Académico del Departamento de Arquitectura, Urbanismo e Ingeniería Civil de la Universidad Iberoamericana Ciudad de México, quien precisó que fue como poner

un *bypass* a un paciente médico, es decir una solución temporal pero además mal enfocada.

Sin embargo, este 2024, gobiernos morenistas y no morenistas han decidido replicar este modelo de autopistas elevadas como en el caso de la capital de Zacatecas, en donde se construirá el proyecto de infraestructura más ambicioso de los últimos 20 años —según describe el propio gobierno estatal— y cuya inversión es de 7 mil millones de pesos, de los cuales 3 mil 652 serán destinados al viaducto elevado de cuatro carriles con una extensión de 3.34 kilómetros.

La megaobra tardará dos años en construirse, medirá 16 metros de ancho y constará de dos carriles para cada sentido. Abarcará del tramo frente a la Unidad Académica de Ciencias de la Tierra o Escuela de Minas hasta antes de Quebradilla, frente al Hotel Parador.

Asimismo en Monterrey, Nuevo León, entidad gobernada por Samuel García de Movimiento

Ciudadano, se construye el segundo piso del viaducto sobre la avenida Morones Prieto, el cual estará listo para mayo del 2026.

“Este viaducto tiene además un parque lineal que incluye una ciclo vía y la licitación va a incluir el mantenimiento de este parque lineal, la siembra de más de tres mil árboles y el mantenimiento de un espacio público de ese parque lineal de más de 30 hectáreas”, señaló el secretario de Movilidad y Planeación Urbana del estado, Hernán Villarreal, en días pasados.

En Guadalajara, por ejemplo, analizan la construcción de un segundo piso en la Avenida López Mateos, proyecto que ha sido rechazado tanto por urbanistas como por el propio gobierno. En la capital de Puebla ya se construyeron varias vías elevadas bajo la premisa de que esto agilizará el tráfico vehicular.



### ¿Por qué no funcionan los segundos pisos?

De acuerdo con José María Nava, académico del Departamento de Arquitectura, Urbanismo e Ingeniería Civil de la Universidad Iberoamericana Ciudad de México, la construcción del segundo piso del Periférico fue una solución temporal, pero además mal enfocada al problema del tráfico vehicular.

“Hoy a casi 20 años podemos decir que no funcionó y la explicación es muy sencilla, al llenarse la vía vehicular primaria, en este caso el Periférico, se pensó que haciendo una vía alterna se tendría la solución, el problema es que también se llena este segundo piso y pues no es eficiente”, expuso.

Además indicó que en la capital del país, sólo 35% de la población circula en automóvil particular y el resto lo hace mediante el transporte público, por lo que también es necesario hacer eficiente este esquema de movilidad para los capitalinos.

### Autopistas y distribuidores viales elevados

Además del segundo piso del Periférico en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México están el segundo piso del Distribuidor vial San Antonio, los puentes del Oriente, el Viaducto Bicentenario y el de Tlalpan, las Autopistas Urbanas Norte y Sur y la Supervía Poniente o Autopista Urbana Poniente; además de la Autopista Urbana Oriente que aún concesionada fue detenida por protestas vecinales e irregularidades administrativas.

Cabe destacar que algunas de estas autopistas urbanas que van desde los siete hasta los 47 metros de altura fueron concebidas por el Ingeniero y estructurista José María Rioboó, empresario favorito de la 4T y quien concibió también un viaducto elevado de 25 kilómetros de longitud que llegará al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), ubicado en el Estado de México.





**Tendencia.** En las grandes ciudades del mundo han optado por vialidades subterráneas. /CUARTOSCURO

