

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

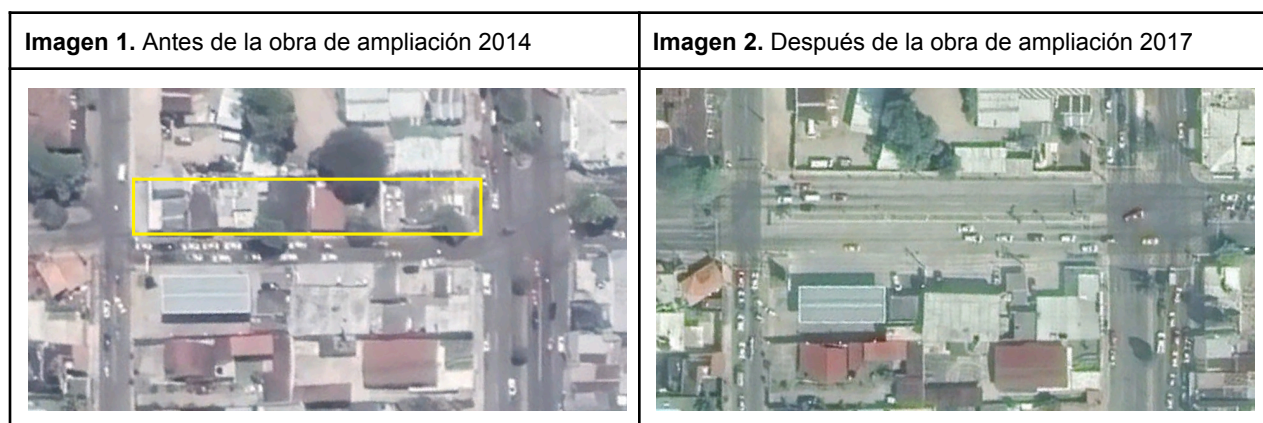
1. Sin políticas públicas racionales los conflictos viales se harán más críticos

La Ciudad de Villahermosa, capital de Tabasco y punto convergente de las vías de comunicación terrestre en el sureste de nuestro país, adolece de una grave y crónica conflictividad vial durante los últimos 40 años y no se advierten soluciones en el corto plazo a pesar de los consabidos proyectos que aparecen cada seis años, que justamente por esa característica (sexenal), nacen desarticulados, insuficientes o francamente absurdos.

Para analizar este tema debe partirse de una reflexión lo más objetiva posible respecto a la estructura de la urbe, que sin duda es extremadamente compleja, en buena medida por factores naturales constituidos por diversos cuerpos de agua: ríos, lagunas, humedales, etc., pero en mayor medida por incapacidad gubernamental en la implementación de políticas públicas eficaces; esta omisión genera planes, proyectos y obras fallidas, concebidas bajo una visión de corto plazo, enfoque en los réditos políticos y énfasis en la selección de los contratistas a los que se adjudicarán los contratos de obras y servicios.

Considero que en numerosos casos no se requieren obras onerosas y por lo tanto lesivas al interés público, sino el genuino propósito de transformar y mejorar la vida de los ciudadanos. Un ejemplo que ilustra el tipo de intervenciones que facilitan en gran medida la convivencia de los usuarios del espacio público, -entre los que destacan los peatones por su vulnerabilidad-, es una intervención casi quirúrgica que se realizó hace unos 10 años sobre la Av. Quintín Arauz, entre la Av. Augusto César Sandino y la calle Andrés García.

En el periodo 2015-2016 se modificó un segmento de la Av. Quintín Arauz en una longitud de escasos 90 metros, para completar tres carriles en cada sentido; esta mínima obra cambió por completo la organización y convivencia social en ese sector de la ciudad.



Fuente: Historial de Imágenes de Google Earth

Cito un caso de éxito como antecedente de otro frustrado, al evocar que en el año 1990 conocí los planos de proyecto para la ampliación del Malecón Carlos A. Madrazo, desde el puente Grijalva I en dirección noreste hasta su interconexión con el camino a Acachapan,

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

mediante un puente sobre el río La Pigua. Un rasgo común de ambos ejemplos es que en menor o mayor medida, la superficie de la traza urbana crece, se agranda.

La experiencia dicta que intervenir una y otra vez los mismos espacios públicos sin ampliar su superficie y peor aún, reduciendo los espacios funcionales tal como recientemente disminuyeron dos carriles al Malecón Carlos A. Madrazo, sólo puede tener como resultado la perpetuación de la conflictividad y peor aún, hacerla más crítica.

2. La mancha urbana continuará desbordándose sobre un territorio fragmentado

Si observamos un mapa del conglomerado metropolitano, salta inmediatamente a la vista que su núcleo principal, con un perímetro aproximado de 42 kilómetros y una superficie de poco más de 4,500 hectáreas, está circundado por cuerpos de agua en un 95%. Dichos cuerpos de agua son los ríos Carrizal - La Pigua, Grijalva - La Sierra y Mezcalapa.

Es así que la geografía física del sitio en donde está emplazada la ciudad obliga a construir puentes, resultando que actualmente existen 16, de los que 15 son de propósito vehicular y peatonal y uno exclusivamente peatonal; no hace muchos años aún se utilizaban lanchas.

Imagen 3. Puentes existentes sobre los ríos que circundan Villahermosa

Río Carrizal

1. Los Monos
2. Carrizal IV
3. Carrizal III
4. Carrizal V
5. Entrada de Nacajuca
6. Salida a Nacajuca
7. Carrizal VI

Río La Pigua

8. Ciudad Industrial

Río Grijalva

9. Grijalva IV
10. Grijalva I
11. Solidaridad (peatonal)
12. Grijalva III
13. Grijalva II

Río La Sierra

14. La Majahua

Río Mezcalapa

15. El Cometa
16. Sabina



Fuente: Construcción propia utilizando el historial de imágenes de Google Earth (2025)

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

Debe decirse que existe otro puente sobre el río Grijalva construido en la zona de Acachapan, que forma parte del "*Libramiento de Villahermosa*" y se ubica al noreste del núcleo urbano, aguas abajo del puente Grijalva IV; este puente no lo incluí en la lista de la **Imagen 3** porque no forma parte del área habitada, sino de una carretera.

El proyecto "*Villahermosa 2030*", anunciado por el gobierno del estado desde mediados de 2025, incluye la construcción de un nuevo puente sobre el río Carrizal en el extremo oeste de Paseo Tabasco. El sitio seleccionado se aprecia en la **Imagen 3** identificado con el siguiente símbolo:



En resumen, en 2030 la zona urbana contará con 17 puentes para unir el núcleo que se ubica en el interior de la isla, con los distritos que se localizan en su periferia, que también son territorios fragmentados por lagunas, pantanos, humedales, llanuras de inundación y en general, áreas bajas inundables que únicamente pueden ser ocupados mediante la nefasta práctica de cambiar su funcionamiento hidráulico, desecarlos y rellenarlos.

3. Con excepción del Periférico y las carreteras federales 180 y 186, Villahermosa carece de una red primaria

El **Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Centro, Tabasco 2023 (PMDU Centro 2023)** ⁽¹⁾ en su apartado: "*V. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL*", "*V.2.4. Estructura Urbana*", describe en lo general la organización de las principales calles de la capital:

"En la ciudad de Villahermosa, existe un circuito vial denominado Periférico Carlos Pellicer Cámara que rodea y comunica el exterior de la ciudad consolidada con las vialidades primarias del área urbana, entre estas se encuentra Boulevard Adolfo Ruiz Cortines, Paseo Tabasco, y Paseo Usumacinta con una circulación de oriente a poniente; asimismo, en el sentido de norte-sur se encuentra la Av. Gregorio Méndez Magaña que junto con la Av. 27 de febrero confluyen en el centro histórico de la ciudad de poniente suroriente."

Al analizar el contenido del apartado "*V.2.7.1.2. Red interna de comunicación vial*", tenemos que el **PMDU Centro 2023** especifica siete vialidades primarias, a saber:

- 0. Periférico Carlos Pellicer Cámara
- A. Av. Paseo Tabasco
- B. Av. 27 de febrero
- C. Boulevard Adolfo Ruiz Cortines (Carretera a Cárdenas)
- D. Av. Paseo Usumacinta
- E. Avenida Gregorio Méndez Magaña
- F. Avenida Universidad

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

A continuación procedemos a revisar la normatividad vigente, para establecer el concepto de "vialidad primaria", dilucidar si las que indica el **PMDU Centro 2023** cumplen los criterios establecidos en la **Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN** ⁽²⁾ y expresar una opinión informada; transcribo los conceptos relevantes para la materia de este documento:

"04. Definiciones. Para los propósitos de esta Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones siguientes:

4.61. | Vía. Vía de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de personas peatonas y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano (también se le conoce como calle). Se clasifica en:

4.61.1. Primaria: espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia (también se le conoce como arteria). Se divide en vías de circulación continua y principales.

4.61.2. Secundaria: espacio físico cuya función es recolectar los flujos de las vías terciarias hacia la red vial primaria; puede tener faja separadora y estacionamiento en vía pública (también se le conoce como colectora).

4.61.3. Terciaria: espacio físico con un carácter estrictamente local, cuya función primordial es de habitabilidad, brindar acceso a los predios dentro de las comunidades o para el tránsito exclusivo peatonal o de vehículos no motorizados (también se le conoce como vía local). Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas."

Otro apartado de la norma establece las características de las vías primarias mediante 8 parámetros medibles, que por supuesto no son limitativos y de ningún modo puede pretenderse que sean retroactivos para categorizar la red de calles y avenidas que fue construida al menos durante los últimos 60 años; no obstante, es importante decir que su observancia debe ser obligatoria para los nuevos proyectos y obras de urbanización:

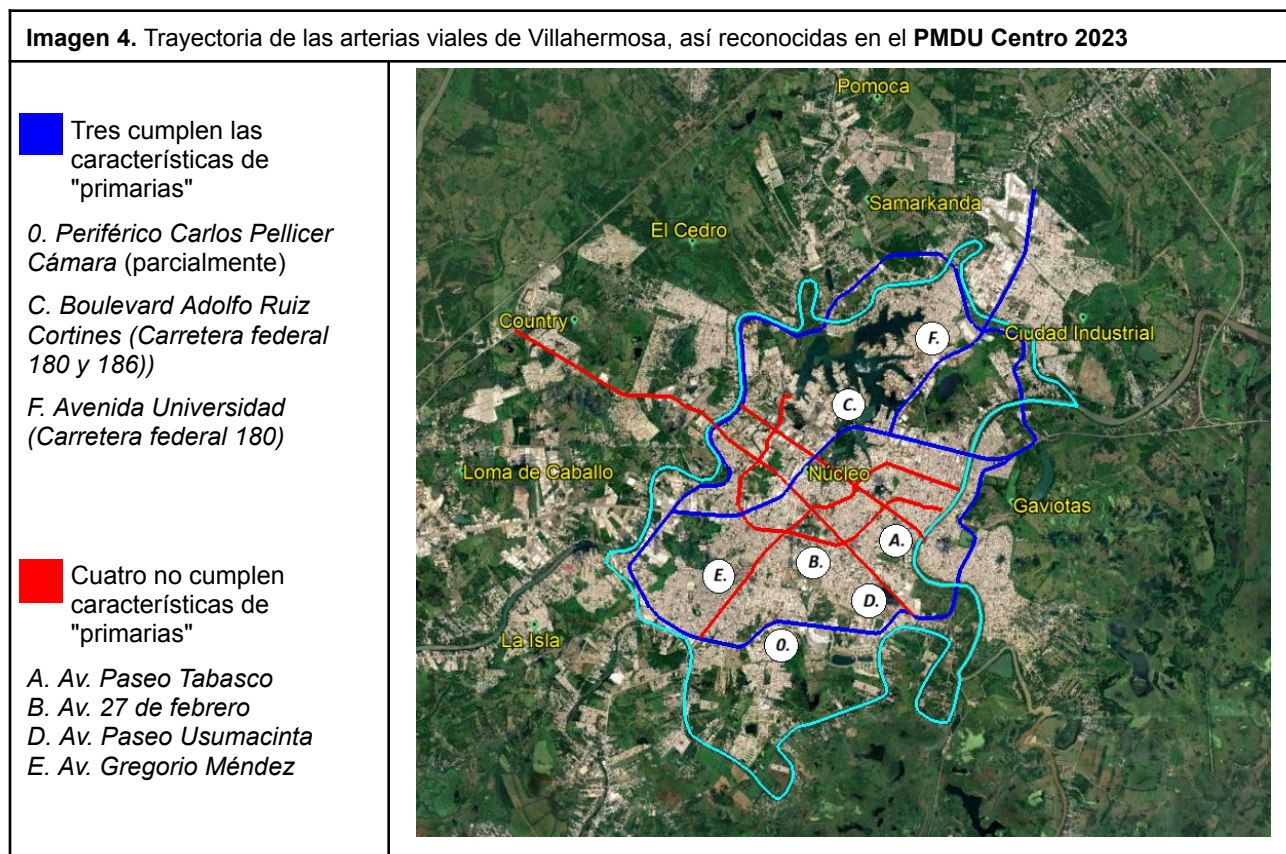
1. Volúmenes de servicio (vehículos /hora/carril)
2. Límite de velocidad [a] [b]
3. Derecho de vía
4. Ancho de carril
5. Ancho de banquetas
6. Pendiente máxima recomendada
7. Sección mínima de faja separadora
8. Número de carriles efectivos de circulación [c]

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

En mi opinión, los tramos sur y sureste del Periférico Carlos Pellicer Cámara, además de las carreteras federales: Boulevard Adolfo Ruiz Cortines y Av. Universidad - Av. Industria Nacional, cuentan con los atributos de vías primarias; las otras cuatro no los cumplen pero permiten la comunicación entre distintas áreas de la urbe. Las principales características operacionales y geométricas deseables en este tipo de arterias son las siguientes ^{(2) (3)}:

- Geometría regular, preferentemente trazos rectos o en su defecto curvas horizontales de radio muy amplio para que en conjunto formen una retícula.
- Tres o al menos dos carriles centrales de circulación continua en cada sentido.
- Cruces de dos arterias mediante obras a desnivel en la intersección de los carriles centrales, para garantizar su flujo continuo.
- Dos carriles laterales en cada sentido de circulación controlada mediante semáforos.
- Carriles centrales de sentidos opuestos separados por barreras físicas.
- Cuerpos centrales separados de los laterales mediante camellones.
- Carriles de aceleración - desaceleración para incorporación y desincorporación.
- Ancho de derecho de vía de 50 a 90 m, carriles de 2.80 a 3.20 m, banquetas de 4m.

A continuación se representan las siete vías clasificadas como primarias, donde se muestra en primera instancia la inexistencia de trazos regulares, lo que genera una red inconexa.



Fuente: Construcción propia utilizando el historial de imágenes de Google Earth (2025)

Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

4. Ausencia de proyectos viales relevantes durante al menos los últimos 15 años

Debemos tener presente que el Periférico se construyó a mediados de los años 70's, al principio del periodo de petrolización de la vida, la economía y la sociedad tabasqueña; en el lenguaje cotidiano de los villahermosinos se utilizaban referencias tales como tal "torta" o "pastel" del periférico, que resultaban ser ni más ni menos que un extenso conjunto de esculturas monumentales construidas a base de ladrillos de barro cocido, ubicadas en las intersecciones del periférico con algunas de las calles principales.

El último gran proyecto urbano ejecutado en la capital tabasqueña fue justamente la ampliación y modernización de ese periférico, que se materializó durante el periodo 2002-2012, durante las administraciones de Manuel Andrade Díaz y Andrés Granier Melo.

La administración de Arturo Núñez Jiménez se distinguió por la construcción de escasas obras viales, únicamente los pasos vehiculares de y hacia Nacajuca, en tanto que la gestión de Adán Augusto López Hernández - Carlos Manuel Merino, se enfocó en la construcción de los distribuidores de Av. Universidad - Boulevard Adolfo Ruiz Cortines (que resolvió una parte de los congestionamientos y agravó otros) y el de Periférico Carlos Pellicer - Paseo Usumacinta (glorieta del Guayabal que en mi opinión funciona perfectamente).

Antes de las obras de 2002-2012, la administración de Roberto Madrazo Pintado se enfocó en la construcción de puentes sobre el río Carrizal y la ampliación a cuatro carriles del puente Grijalva I. Particularmente 4 puentes sobre el río Carrizal y 1 sobre el Grijalva han sido tema de interés y preocupación por años, debido a que su diseño a base de elementos metálicos en la estructura de las calzadas, arcos y tirantes, han requerido frecuentes intervenciones para rehabilitarlos y estabilizar sus apoyos: Carrizal III (Bosques de Saloya, 2 arcos), Carrizal IV (Paseo Usumacinta, 4 arcos), Carrizal V (El Cedro, 1 arco), Carrizal VI (Samarkanda-Asunción Castellanos, 1 arco) y Grijalva IV (Arco Noreste, 1 arco).

Imagen 5. Obras de rehabilitación del puente Carrizal III, marzo de 2020

Fuente: **Portal Tabasco.**
"Reconstruyó SOTOP puente Carrizal III, Bosques de Saloya"
<https://tabasco.gob.mx/noticias/reconstruyo-sotop-puente-carrizal-iii-bosques-de-saloya>

"Avanza rehabilitación de puentes en Villahermosa"
"Los trabajos correctivos se hacen en los puentes Carrizal IV, Carrizal (Tecnológico), Grijalva IV (Casa Blanca) y Carrizal III, (Bosque de Saloya), y además se brinda mantenimiento general al Carrizal VI"



Causas de las dificultades y conflictividad vial de Villahermosa y propuestas para mitigarlas

Otra obra de ese periodo sin impacto en la red vial consistió en la demolición y reconstrucción de dos pasos vehiculares sobre Paseo Tabasco, funcionales como retornos de la Av. Vía 2; se localizan en la cercanía del Palacio Municipal y el Centro Administrativo de Gobierno de Tabasco 2000. Las estructuras se construyeron a principios de la década de los 80's, mediante el sistema de tridilosas que habían cumplido su vida útil. Las obras de demolición y reconstrucción se ejecutaron durante los meses de mayo - agosto de 2019.

El **PMDU Centro 2023** incluye únicamente una acción relevante en materia vial: *"Estrategia 4. Proyecto de diseño vial para mejorar el enlace de Av. 27 de febrero con Av. Samarkanda y Campo Samaria hasta su entronque con el periférico Carlos Pellicer Cámara."*, de manera que no se advierte que exista un Plan Maestro de calles y avenidas para la capital del Estado pero de manera absurda el **PMDU Centro 2023** menciona un plan de ciclovías.

5. Preguntas y respuestas sobre las causas de la conflictividad vial y propuestas para mitigarlas

- I. ¿Qué obras y acciones son prioritarias y urgentes para mitigar la conflictividad vehicular de Villahermosa?
 - 1) Construcción del puente los Monos IV en sentido Villahermosa - Cárdenas.
 - 2) Restituir al Malecón Carlos A. Madrazo su capacidad de aforo con cuatro carriles.
 - 3) Reubicar las terminales de transporte foráneo y las bases de transporte suburbano que saturan el centro de la urbe y establecer un sistema integral de movilidad.
- II. ¿Qué otro tipo de acciones pueden contribuir a mejorar la operatividad vial?
 - 1) Construcción de pasos vehiculares en las intersecciones de las vías primarias con sus similares, para circulación continua en al menos un carril en cada sentido.
 - 2) Controlar la ocupación de los espacios públicos mediante la aplicación estricta de las políticas de ordenamiento territorial y las autorizaciones de usos de suelo.
 - 3) Identificar y aplicar medidas correctivas por parte de las autoridades en las calles donde indebidamente se ha interrumpido la circulación vehicular.

Citas y Referencias

- (1) **Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Centro, Tabasco, 2023 (PMDU Centro 2023)**, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 27 de diciembre de 2023.
- (2) NORMA Oficial Mexicana **NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.**
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/944945/NOM-004-SEDATU-2023__Estructura_y_diseño_para_vías_urbanas._Especificaciones_y_aplicación.pdf
- (3) **Comisión de Clasificación de Vialidades**, Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Movilidad 2019
<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentacionccd-17de-arbil.pdf>