Red vial primaria truncada por inaplicación de programas de desarrollo urbano, I. Centro Histórico

1. Las obras viales trascendentes del Centro Histórico se realizaron hace 55 años

A principios de los años 70's del siglo pasado gobernaba Tabasco el Lic. Mario Trujillo García, en cuyo mandato se realizaron dos obras que hasta la fecha, considero son las más importantes en el centro de Villahermosa, porque modificaron su funcionamiento, la fisonomía urbana y las relaciones entre habitantes, comerciantes, visitantes y paseantes:

- Ampliación de la Av. Gregorio Méndez Magaña
- Área peatonal denominada "Zona remodelada" y después "Zona Luz"

<u>Ampliación de la Av. Gregorio Méndez Magaña</u>

En 1970 la calle Coronel Gregorio Méndez, entre la calle Eusebio Castillo y el Malecón Carlos A. Madrazo, era similar a sus paralelas: Sánchez Magallanes y Simón Sarlat, pero a partir de la Av. José Pagés Llergo se desplegaba la Av. Gregorio Méndez con mayor amplitud; el mérito de las autoridades fue obtener la holgura necesaria en un tramo de 620 metros para acondicionar cinco carriles: tres de oriente a poniente y dos en sentido inverso.

Imagen 1. Amplitud de la Av. Coronel Gregorio Méndez	**Imagen 2.** Estrechez de la calle Crnl. Sánchez Magallanes
	

La Av. Gregorio Méndez ya contaba con el ancho actual hasta la Av. Francisco Javier Mina, que tenía circulación en dos sentidos y camellón central, además que limitaba el área habitada, pues hacia Pagés Llergo solo estaba la Secundaria Federal No. 1 que colindaba con la parte de la "Laguna El Negro" que fue segregada por la carretera federal MEX-186; había vegetación profusa, recuerdo vagamente tintales y un arroyo que llamaban "El Delta".

La obra de ensanchamiento afectó gran cantidad de predios: viviendas, negocios y seguramente inmuebles históricos, pero se concretó por dos virtudes que coincidieron en un momento histórico: a) la visión del gobernante sobre lo que debe ser el desarrollo urbano y b) la legitimidad que otorga la conformidad y aceptación por parte de los gobernados.

Área peatonal denominada "Zona remodelada" y después "Zona Luz"

Es imposible concebir el centro de Villahermosa sin la existencia de ese breve espacio protegido que mide poco más de 10.5 has (diez y media hectáreas) -si se agrega el Palacio de Gobierno y la Plaza de Armas-. Aún con la degradación actual de los lugares comunes, deteriorados, ocupados y asediados, es un sitio más humano, similar a una isla dentro del mar de transporte público, automóviles, motocicletas, ruido y humo de motores.

Imágenes 3. "Zona remodelada", 10.5 hectáreas aprox.	**Imagen 4.** Vista de la "Zona remodelada", Calle Sáenz
	

2. Caótica estructura vial de Villahermosa, el caso de la Av. Francisco Javier Mina

En documentos previos de esta serie he dado cuenta de la situación de conflictividad de tráfico que se arraigó en la confluencia de tres de los más importantes Distritos Urbanos de Villahermosa: ***I. Centro Histórico***, ***II. La Venta*** y ***VII. Casablanca***, que se condensan en las deficientes condiciones de funcionalidad de la Av. Francisco Javier Mina, categorizada indebidamente en los programas de desarrollo urbano como vialidad secundaria, porque es realmente un componente crítico para importantes sectores del centro y norte de la ciudad.

Los proyectos propuestos para resolver el grave problema de saturación vehicular únicamente pueden acentuarlo, no tienen en perspectiva mejorar la calidad de vida de quienes habitamos el centro y por lo tanto se sugieren cambios absurdos, como se constata en el "Programa Parcial de Desarrollo Urbano Intervención Urbana Integral del Río Grijalva en la Ciudad de Villahermosa, Tabasco" [(1)] **PPDU Río Grijalva 2023**, pág. 208:

> ***"Proyecto Eje Primario Francisco Javier Mina IVP-FJM-06. Construcción de un carril de ciclovía de 2 metros y un carril para uso exclusivo de transporte público de 3.2 metros sobre el derecho de vía de 16 metros.***

> ***• Tramo IVP-FJM-06-CV -A. De intersección con boulevard Adolfo Ruiz Cortines a intersección con la avenida 27 de Febrero.***
> ***• Tramo IVP-06-BRT-A. De intersección con boulevard Adolfo Ruiz Cortines a intersección con la avenida 27 de Febrero."***

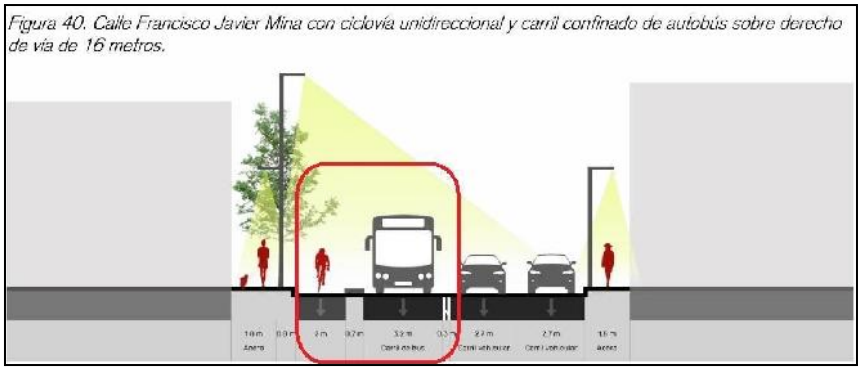


Imagen 5. Es evidente que el único efecto de reducir a la mitad la capacidad de tránsito de la Av. Francisco Javier Mina -para dar cabida a una ciclovía y un carril exclusivo para transporte público-, será duplicar el déficit del espacio necesario para solventar el aforo actual.

Fuente de la imagen:
PPDU Río Grijalva 2023, página 168

El absurdo se amplifica en el texto que sigue a la "***Figura 40. Calle Francisco Javier Mina con ciclovía unidireccional y carril confinado de autobús sobre derecho de vía de 16 metros.***":

> ***"Como complemento de estas medidas, se promueve la intersección entre las calles Hermanos Bastar Zozaya y Abelardo Reyes, así como una ciclovía de apoyo con orientación norte-sur sobre la vialidad Eusebio Castillo y otra con orientación oriente-poniente sobre la lateral norte del Boulevard A. Ruiz Cortines, así como acciones para priorizar al peatón y restringir el estacionamiento sobre la calle Venustiano Carranza. De forma que se refuerce la conectividad al centro histórico y a las propuestas de transporte público del resto de la ciudad."***

No he localizado en los programas de desarrollo urbano municipales, del centro de población o programas parciales, una propuesta para que se construya un segundo paso a desnivel en la intersección de la Av. Francisco Javier Mina y el Blvd. Adolfo Ruiz Cortines, por encima del paso a desnivel que proporciona continuidad a los carriles centrales de éste último. Lo anterior se debe probablemente a que el derecho de vía (**DDV**) disponible en la Av. Mina no supera los 15 m (quince metros), aunque en algunos trechos entre el Blvd. Ruiz Cortines y la Av. Gregorio Méndez la amplitud alcanza 16 m (dieciséis metros), lo que permite carriles de 3.40 m (tres punto cuarenta metros) en promedio y banquetas de ancho variable, muchas ocupadas por el comercio informal.

Una condición desfavorable es que al sur de Ruiz Cortines, el tráfico en los cuatro carriles de la Av. Mina fluye de sur a norte y después del cruce la circulación se distribuye en dos carriles en el mismo sentido indicado y dos carriles opuestos. Esta situación hace prácticamente inútil el paso a desnivel con circulación en dos sentidos, ya que el destino del carril o carriles elevados que se enruten de norte a sur es el vacío, además que sería muy largo el desarrollo de la rampa para librar la altura sobre el paso a desnivel existente.

3. Malecón Carlos A. Madrazo Becerra y Av. Francisco Javier Mina, ¿vialidades primarias o secundarias?

La confusión y contradicciones en la jerarquización de la red vial de la ciudad de Villahermosa es una de las causas de la ineficacia de las políticas públicas en esta materia, lo que se atestigua a lo largo de 30 o 40 años mediante continuos cambios en el sentido del tránsito en diversas calles y avenidas, incluyendo el Malecón y la Av. Mina. Reseño a continuación las vías primarias reconocidas en cada uno de los tres ordenamientos vigentes que regulan el desarrollo urbano de Villahermosa:

Tabla-1. Vialidades primarias reconocidas en los planes de desarrollo urbano vigentes

Instrumento	Apartado	Denominación conforme al instrumento normativo
PDUCP 2015-2030 (2)	***"IV. 2.6.6.- Estructura Vial"*** (pág. 259-260)	● Circuito Interior Carlos Pe!!icer Cámara (que funge como actual libramiento carretero) ● Boulevard Adolfo Ruiz Cortines ● Avenida 27 de Febrero ● Avenida Gregorio Méndez Magaña ● Paseo Tabasco ● Paseo Usumacinta ● Carretera a La Isla ● Avenida Universidad ● Boulevard Bicentenario (Libramiento Arco Poniente) ● Av. César Sandino
PPDU-Río Grijalva-2023 (1)	***"Jerarquía vial"*** (pág. 48)	***Entre las vialidades primarias que conectan al área de estudio en sentido norte-sur se encuentran la calle Francisco Javier Mina, que delimita la zona de estudio al oeste; el malecón Carlos A. Madrazo que continúa al sur como circuito Carlos Pellicer;...***
PMDU Centro 2023 (3)	"***V.2.7.1.2. Red interna de comunicación vial"*** (pág. 210)	***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***

Lo relevante de la cita es que el **PPDU-Río Grijalva-2023** reconoce al Malecón Carlos A. Madrazo y la Av. Francisco Javier Mina como arterias primarias, jerarquía que es absolutamente justificada y que debe formalizarse en todos los instrumentos normativos para que la planeación urbana de Villahermosa y su Centro Histórico se elabore en consecuencia. En un documento previo expuse sobre el Malecón Carlos A. Madrazo:

> ***"La siguiente imagen muestra que se trata de una calle colectora que soporta tráfico regional, local e inclusive tránsito foráneo proveniente de Chiapas, municipios de la Sierra: Teapa, Tacotalpa, Jalapa y el flujo desde y hacia las Villas Parrilla, Villa Playas del Rosario y los múltiples asentamientos existentes en ese corredor habitacional."***

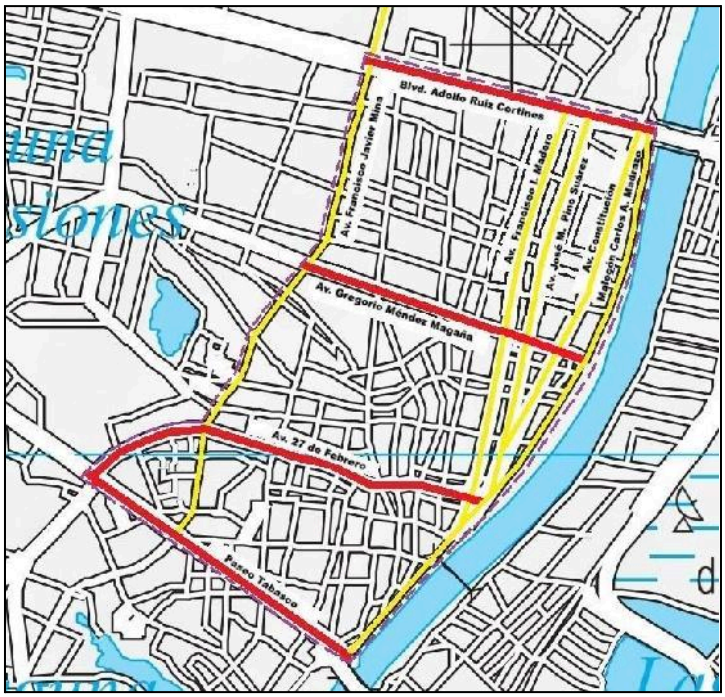
Continuando con el antecedente aludido, la **Imagen-6** contiene un acercamiento esquemático a la estructura vial del Centro Histórico, en el que se muestran las trayectorias de cuatro vías primarias (en rojo): Blvd. Adolfo Ruiz Cortines, Av. Gregorio Méndez Magaña, Av. 27 de Febrero y Paseo Tabasco, que entroncan en dirección poniente-oriente con el Malecón Carlos A. Madrazo, en tanto que en sentido norte-sur únicamente existen vías secundarias (en amarillo): Malecón Carlos A. Madrazo y Avenidas Constitución, José María Pino Suárez, Francisco I. Madero y Francisco Javier Mina.

Imagen 6. Avenidas secundarias: Constitución, José María Pino Suárez y Francisco I. Madero

Posiblemente en 1960, cuando se construyó la carretera federal Villahermosa - Escárcega MEX-186, no se intuyó que la ciudad crecería hacia el norte de la carretera federal, de tal manera que en esa dirección las Avenidas Constitución, José María Pino Suárez y Francisco I. Madero, ven truncado su recorrido en el Blvd. Ruiz Cortines, lo que obliga a redirigir la circulación hacia el Malecón Carlos A. Madrazo. Hacia el sur las tres avenidas se unen al mismo Malecón, en la cercanía del "Cine Sheba", porque ahí estuvo el muelle histórico del río Grijalva en Villahermosa.

Junto con la Av. 27 de Febrero (antigua "Loma de Esquipulas") y la calle Ignacio Zaragoza (antigua "Loma de los Pérez"), esas tres avenidas conformaron el entramado vial del casco viejo de la ciudad antes de que existiera el Malecón, que hasta 1964 estuvo ocupado por el muelle, el playón y el barranco del río.

Los antecedentes refuerzan la importancia de que el Malecón y la Av. Mina se transformen en vialidades primarias.



4. Obras viales programadas en el Distrito Urbano I. Centro Histórico de 2000 a 2023

El "Programa de Desarrollo Urbano Municipal de Centro, Tabasco, Versión Abreviada" [(4)], emitido en el año 2000 no estableció obras de infraestructura vial para el Distrito Urbano I.

Relativo al "Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y Centros Metropolitanos del Municipio de Centro, Tabasco 2008-2030" [(5)], se plantea la ***"Regeneración de los malecones Carlos A. Madrazo y Leandro Rovirosa Wade"*** y ***"Acciones de imagen urbana sobre los malecones Carlos A. Madrazo y Leandro Rovirosa Wade y conservación integral del Centro Histórico."***, pero ninguna obra específica relacionada con la infraestructura vial. La propuesta de ***"Incentivar la construcción de estacionamientos públicos y privados."*** parece ser una medida que apuntaba a solventar los congestionamientos.

El ***"Cuadro No. 58. Estrategia Vial: Puentes y Pasos a Desnivel"*** del "Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y su Centros Metropolitanos del municipio de Centro, Tabasco 2015-2030" [(2)], determina la siguiente infraestructura:

> ***"(DISTRITO I CENTRO)***
> ***A. Paso a Desnivel en la confluencia de la Av. Francisco I. Madero y Avenida Adolfo Ruiz Cortines.***
> ***(DISTRITO X GAVIOTAS)***
> ***F. Cruce de río Grijalva prolongación de Av. Gregorio Méndez y comunicación con Colonia Gaviotas"***

El "Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024" [(6)] incluye la siguiente acción:

> ***"6.3.4.5. Proyecto Ejecutivo y Construcción de puente en la Av. Gregorio Méndez Magaña sobre el Río Grijalva, dirección Gaviotas hasta entroncar con la Av. Luis Donaldo Colosio"***

Por último, el **PPDU Río Grijalva 2023** determina la ejecución de las obras:

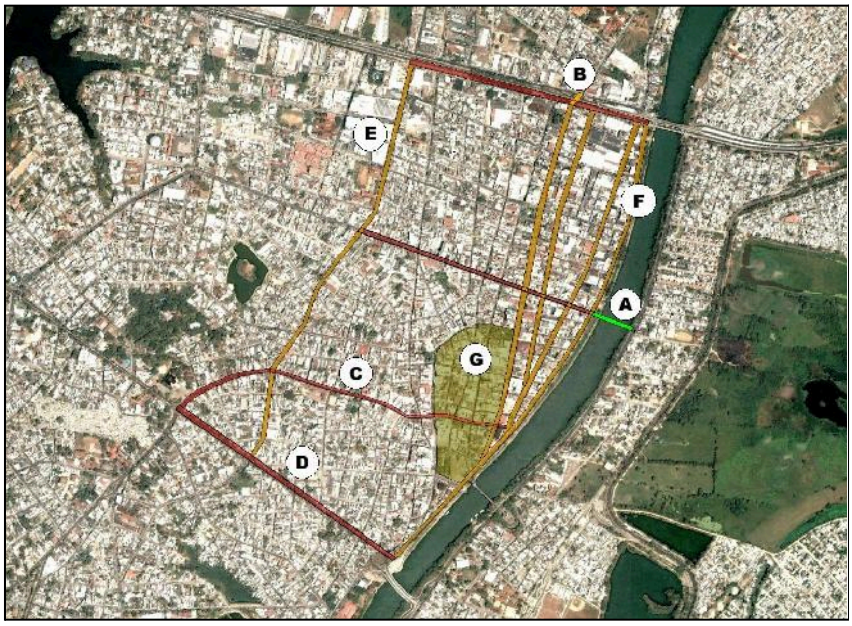
> ***"2 Prolongación del malecón Carlos A. Madrazo***
> ***8 Paso a desnivel en la confluencia de las avenidas Francisco I. Madero y Adolfo Ruiz Cortines"***
> ***10 Nuevo puente peatonal Centro-Gaviotas, 11 Nuevo puente vehicular Centro-Gaviotas***

Tampoco se observa algún proyecto específico sobre este tema en el "Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Centro, Tabasco, 2023" [(3)]

Croquis-1. Acciones viales en el Distrito I. Centro Histórico de 2000 a 2023 en imagen histórica de 2003

Obras programadas, vialidades primarias y secundarias existentes.

Clave	Descripción
A	Puente sobre el río Grijalva en Av. Gregorio Méndez para comunicar Las Gaviotas
B	Paso a desnivel en Blvd. Adolfo Ruiz Cortines y Av. Francisco I. Madero
C	Av. 27 de Febrero (vía primaria existente)
D	Paseo Tabasco (vía primaria existente)
E	Av. Francisco Javier Mina (actual vialidad secundaria)
F	Malecón Carlos A. Madrazo (actual vialidad secundaria)
G	Área peatonal "Zona remodelada" o "Zona Luz"



Fuente del **Croquis-1**: Construcción propia con base en imagen histórica de Google Earth del año 2003 y representación aproximada de las obras programadas.

5. Características de las obras de infraestructura vial programadas y no ejecutadas

A. Puente sobre el río Grijalva en Av. Gregorio Méndez para comunicar Las Gaviotas

Si bien la obra está planteada en el programa de desarrollo urbano del año 2015 y se reitera en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, es hasta el **PPDU Río Grijalva 2023** que se describe la forma de adaptar la estructura al área edificada, transcribo (pág. 167):

> ***"En cuanto a la movilidad vehicular, la saturación del centro será desfogada por la construcción de un nuevo puente que enlazará el margen poniente y oriente del río Grijalva. El trayecto propuesto tiene como base en el centro a la continuación de la av. Gregorio Méndez y, en el oriente, la sobreposición de la estructura sobre la calle 5, con el objetivo de conectarse al boulevard Luis Donaldo Colosio, el cual funge de facto como libramiento oriente."***

A mi juicio el propósito de esta acción es atendible, porque crea una conexión entre una vía primaria del centro de la ciudad con otra ubicada en la colonia Gaviotas; la dificultad de este proyecto es que el ancho del **DDV** de la Calle 5 es menor a 9.0 (nueve metros), por lo que aparentemente se trataría de una estructura elevada de aproximadamente 250 m (doscientos cincuenta metros) de longitud. Es pertinente que se elabore el proyecto ejecutivo y se dé a conocer a la ciudadanía y a los propietarios que serán afectados.

B. Paso a desnivel en Blvd. Adolfo Ruiz Cortines y Av. Francisco I. Madero

En mi opinión tiene un enorme potencial generador de mayores conflictos, en razón de que no existe continuidad de circulación en ambos lados del Blvd. Ruiz Cortines, pues la calle Río Mezcalapa y la Av. Francisco I. Madero fluyen en sentidos opuestos, además que ésta última se encuentra totalmente saturada por unidades de transporte público hasta el cruce con la calle Hnos. Bastar Zozaya y frecuentemente hasta la calle Pedro Fuentes.

La única opción para descongestionar la confluencia de la Av. Francisco I. Madero y Avenida Adolfo Ruiz Cortines es la reubicación de las terminales, bases, aparcaderos y paraderos de transporte público, el paso a desnivel es una acción contraproducente.

C. Av. 27 de Febrero y **D.** Paseo Tabasco (vías primarias existentes)

No se consideraron obras viales durante el periodo 2000 a 2023, las acciones que pueden ser útiles es la optimización del espacio disponible en los **DDV**.

E. Av. Fco. Javier Mina y **F.** Malecón Carlos A. Madrazo (actuales vialidades secundarias)

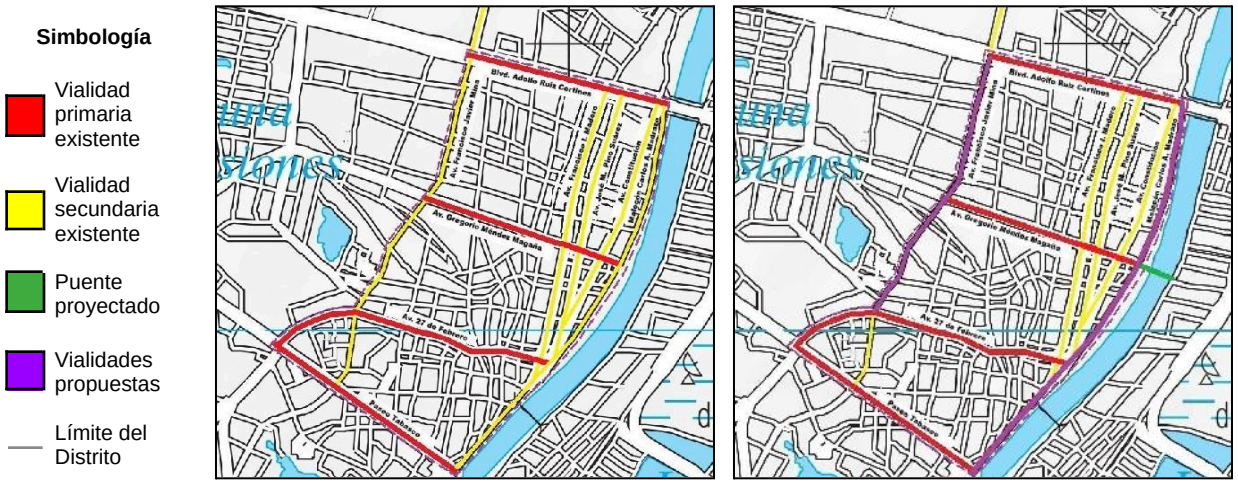
Considero que el origen de los problemas de congestionamiento vehicular del centro de la ciudad es la escasa capacidad de tránsito del Malecón Carlos A. Madrazo y la Av. Francisco Javier Mina, que son las únicas en dirección sur-norte que permiten la continuidad después del Blvd. Ruiz Cortines; a lo anterior se suma la falta de circulación continua de sus carriles centrales, que es una condición propia de las arterias primarias, categoría a la que deben elevarse ambas vialidades en todos los instrumentos normativos del ordenamiento territorial, desarrollo urbano y reglamentación de tránsito.

6. La visión de desarrollo de la red vial primaria y obstáculos para concretarla

Las soluciones a los problemas de saturación vehicular estriban en atender las causas de los mismos y no en mitigar o paliar sus efectos; en este tenor, el grado de consolidación del Distrito Urbano ***I. Centro Histórico*** induce a pensar que no es factible hacer mejoras a la configuración y funcionamiento de la red vial, pero esta visión puede superarse mediante el planteamiento de proyectos de ingeniería adecuados, que favorezcan su desarrollo.

La comparación de la situación actual con la visión de desarrollo se muestra en la **Imagen-6** e **Imagen-7** respectivamente; prácticamente es la misma traza urbana pero la distinción radica en las cualidades y capacidad de las dos avenidas que son esenciales para el centro de la ciudad. La otra obra estratégica es el puente sobre el río Grijalva en la prolongación de la Av. Gregorio Méndez Magaña, estimo que es una acción de gran utilidad.

Imágenes 6 y 7. Comparación de la situación actual del Distrito Urbano ***I. Centro Histórico*** versus la visión de desarrollo



Fuente: Construcción propia con base en el plano topográfico municipal del INEGI https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/geografia/imagen_cartografica/map_top_municipal/794551130018_geo.pdf

En general, las obras viales estratégicas dependen del **DDV** disponible y su estrechez se convierte en el principal obstáculo para su ejecución; el caso del Malecón Carlos A. Madrazo es crítico en sentido negativo porque fue modificado de manera radical en el periodo 2022-2024 mediante la obra ***"remodelación del malecón de Villahermosa, Tabasco"***, que contrario a las necesidades actuales y futuras, redujo el número de carriles y eliminó la posibilidad de estacionamiento, lo que convirtió el Malecón en un "páramo urbano".

La longitud del claro del puente vehicular sobre el río Grijalva en la prolongación de la Av. Gregorio Méndez es de 130 m (ciento treinta metros) aproximadamente. La longitud del Malecón Carlos A. Madrazo que se requiere reconvertir en arteria primaria es 1.800 km (un kilómetro ochocientos metros) en tanto que para la Av. Francisco Javier Mina el tramo que requiere conversión mide 1.180 km (un kilómetro ciento ochenta metros).

7. Conclusiones sobre la red vial del Distrito Urbano I. Centro Histórico

Única. Por el grado de consolidación del espacio edificable, las alternativas para mejorar la infraestructura vial son escasas; además de transformar el Malecón Carlos A. Madrazo y la Av. Francisco Javier Mina en arterias primarias, otras opciones son reubicar y ordenar las terminales de primera y segunda clase -la reubicación de la Central Camionera de segunda clase es una acción propuesta desde el año 2000-, así como el resto de las bases, concentraciones y paraderos de transporte público foráneo, suburbano y urbano. Otra opción es planear la reubicación del Mercado Pino Suárez y el Tianguis Jesús Taracena.

Croquis-2. Acciones viales en el Distrito I. Centro Histórico de 2000 a 2023 en imagen de 2026

Obras programadas, vialidades primarias y secundarias existentes.

Clave	Descripción
A	Puente sobre el río Grijalva en Av. Gregorio Méndez para comunicar Las Gaviotas
B	Paso a desnivel en Blvd. Adolfo Ruiz Cortines y Av. Francisco I. Madero
C	Av. 27 de Febrero (vía primaria existente)
D	Paseo Tabasco (vía primaria existente)
E	Av. Francisco Javier Mina (convertir en vialidad primaria)
F	Malecón Carlos A. Madrazo (convertir en vialidad primaria)
G	Área peatonal "Zona remodelada" o "Zona Luz"



Fuente del **Croquis-2**: Construcción propia con base en imagen de Google Earth del año 2026 y representación aproximada de las obras programadas y propuestas por el autor.

Citas y Referencias

(1) **Programa Parcial de Desarrollo Urbano Intervención Urbana Integral del Río Grijalva en la Ciudad de Villahermosa, Tabasco**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco el 09 de septiembre de 2023, Instituto de Planeación y Desarrollo Urbano del Municipio de Centro, Tabasco–IMPLAN, Ayuntamiento de Centro.

(2) **Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y su Centros Metropolitanos del municipio de Centro, Tabasco 2015-2030,** publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco el 30 de enero de 2016. (Cabrera, Bibiloni y Segura, Vargas y Hernández, 2015), H. Ayuntamiento Constitucional de Centro.

(3) **Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Centro, Tabasco, 2023**, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 27 de diciembre de 2023, Instituto de Planeación y Desarrollo Urbano del Municipio de Centro, Tabasco–IMPLAN, Ayuntamiento de Centro.

(4) **Programa de·Desarrollo Urbano Municipal de Centro, Tabasco, Versión Abreviada**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco el 4 de noviembre de 2000.

(5) **Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y Centros Metropolitanos del Municipio de Centro, Tabasco 2008-2030**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco el 12 de julio de 2008.

(6) **Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco el 13 de junio de 2019.