Red vial primaria truncada por inaplicación de programas de desarrollo urbano, X. Las Gaviotas

1. Las obras viales trascendentes de Las Gaviotas se realizaron hace 46, 36 y 26 años

A finales de la década de los años 70's y principios de los 80's del siglo pasado, las autoridades gubernamentales implementaron el "Plan Parcial Las Gaviotas", del que no me ha sido posible obtener una versión en fuentes abiertas, pero se entiende que se trató de un conjunto de acciones de infraestructura y urbanización aplicado de manera intensiva a ese sector de la ciudad. Respecto a dicho plan, una referencia puede consultarse en la "VERSIÓN ABREVIADA DEL PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN VILLAHERMOSA Y CENTROS DE APOYOS" (1) del año 1988; transcribo:

> *"Es importante resaltar que este distrito comprende colonias populares producto de asentamientos irregulares (La Manga, Triunfo de la Manga y Las Gaviotas). Estas han sido objeto de un Plan Parcial que tuvo como fines regularizar la tenencia de la tierra, introducir servicios, mejorar la vivienda, etc."*

En 1988 y 1989 severas inundaciones afectaron numerosas colonias populares de Villahermosa, entre otras "La Manga III" y "Gaviotas Sur" que se localizaban al exterior del bordo de protección habilitado como un libramiento que comunicaba los puentes Grijalva I y Grijalva II, lo que dio pie a un nuevo instrumento nombrado "Plan Gaviotas".

<u>El Malecón de la margen derecha "Ing. Leandro Rovirosa Wade" se urbanizó hace 46 años</u>

Previo a la urbanización del Malecón de Las Gaviotas, desde el Malecón Carlos A. Madrazo se tenía a la vista un espacio absolutamente rural; en primer plano el barranco del río que era nombrado despectivamente "la ribera de las Gaviotas", cuya vía de acceso era el puente Grijalva I o por transporte acuático, en cayucos y lanchas que atracaban en embarcaderos poco seguros, entre otros el llamado "paso del macuilis".

Alrededor del año 1980 el gobernador de Tabasco Ing. Leandro Rovirosa Wade, destinó los recursos y ordenó la ejecución de las obras que modificaron radicalmente el Distrito *X. Las Gaviotas*; esas acciones marcaron el crecimiento continuo de colonias y población, de modo que en el 2020 se convirtió en el tercer Distrito Urbano más habitado de Villahermosa, solo atrás del Distrito *IV. Atasta-Tamulté* y Distrito *XI. Reserva Sur* (Sabina).

<u>Urbanización de la Av. Luis Donaldo Colosio Murrieta se llevó a cabo hace 36 años</u>

En el primer lustro de los años 80's se construyó un tramo de camino para enlazar las carreteras federales MEX-186 Villahermosa - Escárcega y MEX-195 Villahermosa - Teapa. Dicho tramo se habilitó sobre un bordo que protegía la zona habitada de las crecidas del sistema lagunar de "Los Zapotes" y un componente de esa infraestructura era el puente Grijalva II. El "PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN DE LA

CIUDAD DE VILLAHERMOSA, TABASCO. VERSIÓN ABREVIADA (PARA SU PUBLICACIÓN)"[(2)] del año 1982 lo menciona en tiempo futuro como un "Periférico":

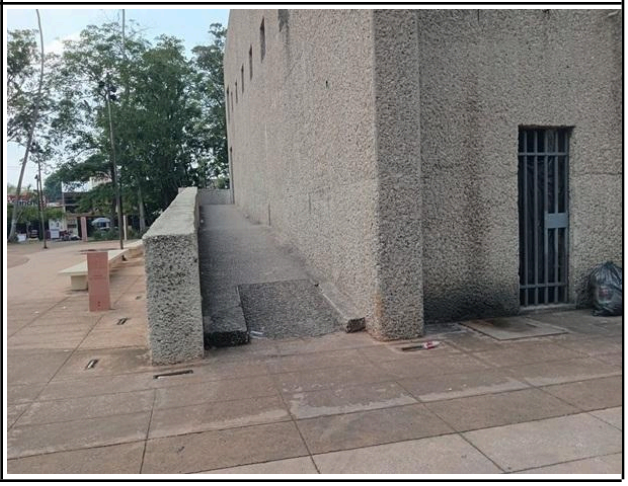
> *"Periférico.*
> *Comenzando en la Carretera al Aeropuerto-Macuspana-Escárcega-Mérida, por la parte este de la Laguna del Camarón, pasará por detrás del Fraccionamiento Las Gaviotas, hasta llegar al Río Grijalva punto en el que se construirá un nuevo puente, continúa luego hasta el Río Mexcalapa, donde entroncará la Vía estructuradora Paseo Usumacinta, y la salida a Teapa, en la zona sur de la isla."*

En el "Plan Gaviotas" del año 1990 participaron el gobierno federal encabezado por Carlos Salinas de Gortari, el gobierno de Tabasco a cargo del Lic. Salvador Neme Castillo y el municipio de Centro del que era alcalde el Dr. César Rojas Herrera. Se conservó el cuerpo del camino y se complementó con vías laterales, banquetas, guarniciones y alumbrado público, así como el dragado de la "Laguna Encantada" y "Laguna El Sacrificio". Después de 1994 esa carretera se convertiría en el Blvd. Luis Donaldo Colosio Murrieta.

Construcción del puente Grijalva III hace 26 años

Algunos años después, entre 1992 y 1993, siendo gobernador Manuel Gurría Ordoñez, se construyó el puente peatonal "Solidaridad", que desde el tiempo de su edificación consideré que debió ubicarse en la prolongación de la Av. 27 de febrero y proyectarlo para uso vehicular y también peatonal; la mayor parte de sus más de 30 años ha permanecido en estado deplorable, convertido en un foco de infección, fetidez e inseguridad.

Es así que la última obra de gran trascendencia es el puente Grijalva III, que se construyó en la administración de Roberto Madrazo Pintado en la extremo oriente de Paseo Tabasco y que establece una conexión directa entre los Malecones de ambas márgenes del río.

Imagen 1. Puente Grijalva III, cabezal en Las Gaviotas	**Imagen 2. Acceso al puente peatonal "Solidaridad"**
	

2. Caótica estructura vial de Villahermosa, el caso del Malecón Leandro Rovirosa Wade

Ninguno de los programas de desarrollo urbano vigentes: municipal, del centro de población de Villahermosa y parcial de intervención urbana del río Grijalva, otorga al Malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade (o **"El Malecón"**) la jerarquía de vialidad primaria que tuvo de facto durante el lapso 2000-2021, en virtud de que operaba como única conexión entre dos vías principales en la márgen derecha del río Grijalva: el Blvd. Adolfo Ruiz Cortines (aún con los rebuscados retornos en el área de la antigua caseta de cobro) y el Paseo Tabasco.

El "Programa Parcial de Desarrollo Urbano Intervención Urbana Integral del Río Grijalva en la Ciudad de Villahermosa, Tabasco" [(4)] **PPDU Río Grijalva 2023**, pág. 48, determina que la única arteria primaria en el Distrito Urbano *X. Las Gaviotas* es: *"av. Luis D. Colosio, que delimita el lado este y funge como libramiento oriente de la ciudad y salida carretera sur hacia el municipio de Teapa."*; y menciona como parte de la red secundaria en dirección norte-sur: *"el malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade, al oriente del río Grijalva; y la av. Alfonso Vicens Saldívar"*. En cuanto al sentido este-oeste, dice:

> *"... del lado oriente se encuentran la calle 5, la cual recorre sólo una cuadra de distancia entre el malecón oriente Ing. Leandro Rovirosa Wade y la av. Luis D. Colosio; y las calles Agrarista y Circuito Municipal que buscan dar continuidad a la avenida Paseo Tabasco como par vial, donde, no obstante, los sentidos se encuentran contrarios y, posteriormente, ambas carecen de cruces con la av. Luis D. Colosio, lo cual entorpece la conectividad con el sector denominado Gaviotas Sur."*

La definición de caos vial se materializa a la perfección en el párrafo previo, a lo que debe sumarse el menoscabo de este Malecón en el periodo 2022-2024 al igual que el de la margen izquierda Carlos A. Madrazo, pues se redujo el número de carriles y se restringió el estacionamiento lineal, con el fin de alojar una ciclovía y banquetas excesivamente amplias.

Imagen 3. "El Malecón" en el parque Solidaridad, 2012	**Imagen 4. "El Malecón" en el parque Solidaridad, 2024**
	

En Google Earth-Street View se conservan algunas imágenes del Malecón antes de las remodelaciones de 2022-2024; la **Imagen-3** corresponde al año 2012 y muestra la amplitud del Malecón cuando funcionaba como un corredor habitacional, peatonal y comercial, asimismo para tránsito vehicular de primer orden, en comparación con la **Imagen-4**, que exhibe la estrechez que prevalece con posterioridad a 2024 en el mismo sitio.

El **PPDU Río Grijalva 2023** fue confeccionado ex profeso para justificar las obras de *"remodelación del malecón de Villahermosa, Tabasco"*, (ambos malecones, Carlos A. Madrazo e Ing. Leandro Rovirosa Wade), como se puede constatar en el numeral "*6.7 Estrategia para el mejoramiento urbano de la Unidad Territorial Gaviotas", pág. 196;* cito:

> *"...*
> *Puntualmente, la estrategia para dicho sector deriva en los siguientes programas y proyectos:*
> *...*
> *5. Remodelación del malecón Leandro Rovirosa Wade con construcción de andador peatonal y ciclovía."*

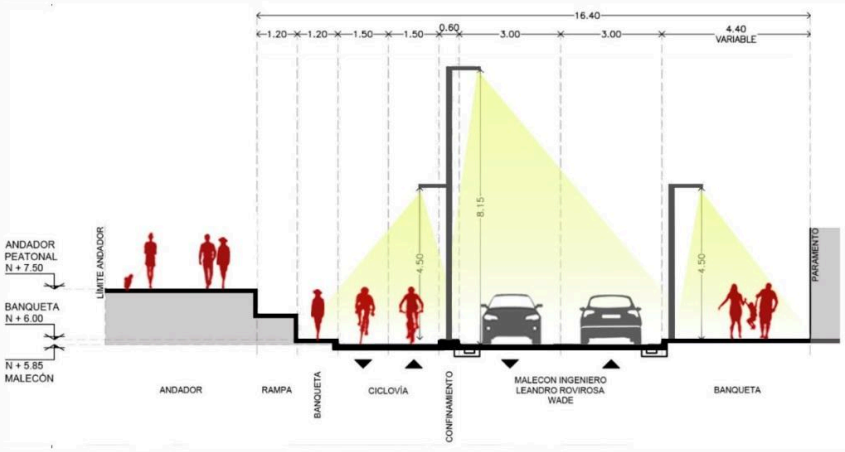
Aún concediendo que se trata de un conjunto de alto valor estético, es perjudicial que no se haya respetado la dinámica social que prevaleció durante 46 años en ese sector de la ciudad e igual de grave es que se ignoró por completo la integración de la red vial primaria.

Imagen 5. El programa de desarrollo urbano parcial de intervención urbana del río Grijalva de 2023, estableció que el Malecón Leandro Rovirosa Wade es una vía secundaria, eliminó dos carriles y prohibió el estacionamiento de vehículos en la vía pública.

Las disposiciones que trastocan la vida cotidiana en el espacio público y privado simplemente son impracticables, lo que convierte los instrumentos regulatorios en letra muerta.

Fuente de la imagen:
PPDU Río Grijalva 2023, página 166

Figura 37. Malecón Leandro Rovirosa Wade – A sobre derecho de vía de 16.4 metros.



Fuente: Elaboración propia.

Como era de esperarse, el absurdo se amplifica en el texto que sigue a la "***Figura 37.*** *Malecón Leandro Rovirosa Wade – A sobre derecho de vía de 16.4 metros.*":

> *"Estos andadores configuran la estrategia de integración entre ambos lados del río. Su conexión a partir de nuevos puentes peatonales y ciclistas sostenidos o instalados sobre las estructuras de los puentes vehiculares Grijalva I, Grijalva II y Grijalva III, así como la construcción de un nuevo puente entre el CICOM y las canchas deportivas, brindarán*

> *una alternativa de acceso al centro desde la zona de Gaviotas, históricamente desarticulada al continuo urbano."*

Lo que describe el párrafo transcrito y específicamente el texto que me permití resaltar en color rojo, consiste en adosar nuevas estructuras sobre o por debajo de los puentes Grijalva I, Grijalva II y Grijalva III para uso de peatones y ciclistas, lo que no es racional, en primer lugar porque antes de proponer una estrategia de ese tipo se debe contar con estudios estructurales de los puentes existentes, en los que se otorgue la factibilidad de cambiar sus condiciones de carga y servicio. En segundo lugar está el aspecto funcional, porque su horizonte previsible es el abandono, que ha sido el destino y condición actual del puente peatonal "Solidaridad" y las ciclovías en desuso que se construyeron en 2022-2024.

3. Obras viales programadas en el Distrito Urbano X. Las Gaviotas de 2000 a 2023

En el "Programa de Desarrollo Urbano Municipal de Centro, Tabasco, Versión Abreviada"[(5)], emitido en el año 2000 se programó la siguiente obra de infraestructura:

> *"Prolongación del malecón Leandro Rovirosa Wade sobre las colonias de La Manga hasta el puente Grijalva IV."*

El **PPDU Río Grijalva 2023** consigna una gran cantidad de acciones tanto de la red primaria como secundaria:

> *"a. Red de Vialidad Primaria*
> *…*
> *Proyecto Eje Primario Boulevard Luis Donaldo Colosio IVP-LDC-02. Adecuación y construcción de cruces seguros peatonales, ciclistas y vehiculares.*
> *…*
> *Proyecto Eje Primario Gregorio Méndez Magaña IVP-GMM-08. Adecuación y construcción de su prolongación a través de puente elevado sobre río Grijalva.*
> *• Tramo IVP-GMM-08-A. De intersección con el Malecón Carlos A. Madrazo a intersección con calle 5.*
> *• Tramo IVP-GMM-08-B. Construcción de segundo piso sobre calle 5 desde su intersección con Malecón Leandro Rovirosa Wade a incorporación en dos nodos con el boulevard Luis Donaldo Colosio.*
> *…*
> *b. Red de Vialidad Secundaria*
> *…*
> - *Proyecto Eje Secundario Pepe del Rivero IVS-PDR-05. Conversión a un solo sentido como par vial del Malecón Leandro Rovirosa Wade. Derecho de vía de 9 metros.*
> - *Proyecto Eje Secundario Calle Uno IVS-UNO-06. Conversión a un solo sentido como par vial del Malecón Leandro Rovirosa Wade. Derecho de vía de 9 metros.*

- *Proyecto Eje Secundario Alfonso Vicens Saldívar IVS-AVS-07. Priorización peatonal y construcción de dos carriles de ciclovía de 1.8 metros con derechos de vía de 32 y 46 metros.*
- *Proyecto Eje Secundario Aquiles Calderón Marchena IVS-ACM-08. Construcción de dos carriles de ciclovía de 1.8 metros con derecho de vía de 20 metros.*
- *Proyecto Eje Secundario Calle Choco Tabasqueño IVS-CHT-09. Conversión a un solo sentido como par vial de la Calle Manuel Pérez Merino y construcción de ciclovía de un carril de 1.5 metros sobre derecho de vía de 12 metros.*
- *Proyecto Eje Secundario Calle Manuel Pérez Merino IVS-MPM-10. Conversión a un solo sentido como par vial de la Calle Choco Tabasqueño sobre derecho de vía de 12 metros.*
- *Proyecto Vialidad de Prioridad Peatonal Límbano Blandín IVPP-LIB-08. Ampliación de banquetas sobre vía pública sobre derecho de vía de 9 metros.*

No se mencionan proyectos de infraestructura vial específicos para este Distrito en el "Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Centro, Tabasco, 2023" [6]

Croquis-1. Acciones viales en el Distrito X. Las Gaviotas de 2000 a 2023 en imagen histórica de 2003

Obras programadas, vialidades primarias y secundarias existentes.

Clave	Descripción
A	Prolongación del malecón Leandro Rovirosa Wade sobre las colonias de La Manga hasta el puente Grijalva I
B	Construcción de segundo piso sobre Calle 5 desde su intersección con Malecón Leandro Rovirosa Wade a incorporación en dos nodos con el boulevard Luis Donaldo Colosio
C	Boulevard Adolfo Ruiz Cortines (vialidad primaria existente)
D	Periférico Arco Noreste (vialidad primaria existente)
E	Boulevard Luis Donaldo Colosio Murrieta (vialidad primaria existente)
F	Malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade (actual vialidad secundaria)
G	Calle Alfonso Vicens Saldivar (actual vialidad secundaria)
H	Av. Aquiles Calderrón Marchena (actual vialidad secundaria)



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

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

A. Prolongación del malecón Leandro Rovirosa Wade de La Manga al puente Grijalva IV

La enunciación de este proyecto confirma que **"El Malecón"** es en los hechos una vía articuladora de gran relevancia para Las Gaviotas porque enlaza Paseo Tabasco con el Blvd. Adolfo Ruiz Cortines. Su prolongación a lo largo de la colonia La Manga II permitirá el acoplamiento con una tercera arteria que es el Periférico Carlos Pellicer Cámara, denominado en ese trecho: "Arco Noreste". En el año que se programó la integración de esta infraestructura su ejecución era técnica y financieramente practicable pues consistía en dar continuidad a los cuatro carriles del Malecón a partir del puente Grijalva I, que funcionaba a plena capacidad en el segmento de 2.7 km (dos kilómetros setecientos metros) comprendido entre el Blvd. Ruiz Cortines y la Calle Alfonso Vicens Saldivar que es la más importante vía secundaria de ese Distrito Urbano.

B. Construcción de segundo piso sobre calle 5 desde su intersección con Malecón Leandro Rovirosa Wade a incorporación en dos nodos con el boulevard Luis Donaldo Colosio.

El título es transcripción literal del proyecto nombrado "*Tramo IVP-GMM-08-B"* en el programa parcial de intervención urbana del río Grijalva, que define un "segundo piso"; este sería el primero en toda la urbe y desde luego es una opción para adicionar carriles de circulación u otros componentes cuando el derecho de vía (**DDV**) no es suficiente.

La construcción de un puente sobre el río Grijalva en la prolongación de la Av. Gregorio Méndez es una acción que he referido en el documento de esta serie que corresponde al Distrito Urbano *I. Centro Histórico*, con una opinión favorable respecto a su ejecución y destacando su inclusión en diversos documentos regulatorios del desarrollo urbano a partir del año 2015; el segundo piso sobre la Calle 5 sería la extensión de este puente.

Diversas obras proyectadas en la red de vías secundarias

Con relación a los pares viales que se proponen, el primero de ellos conformado por **"El Malecón"** y las calles Pepe del Rivero y Calle Uno se proyectan sobre hipotéticos **DDV** de 9.0 metros de ancho no resultan funcionales, debido a que éstas últimas no son en realidad vías colectoras sino calles de tránsito local, con doble sentido de circulación y ancho variable. El segundo par se integra por las calles Choco Tabasqueño y Manuel Pérez Merino dentro de un supuesto **DDV** de 12.0 metros.

El contexto normativo de estas propuestas se encuentra en las definiciones de la **Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023**, *ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN* [(3)], en la que se definen las siguientes vías:

> ***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."*

En las siguientes imágenes se muestran las flechas de dirección pintadas en los dos únicos carriles de **"El Malecón"**, orientadas en sentido sur-norte, pues según el proyecto de par vial, el tráfico fluye desde Paseo Tabasco hasta el Blvd. Ruiz Cortines. En los hechos, se utiliza un carril en cada sentido, lo que demuestra la disfuncionalidad de la obra.

Imagen 6. Señalización de circulación un solo sentido	Imagen 7. Circulación real por necesidades de tránsito
	

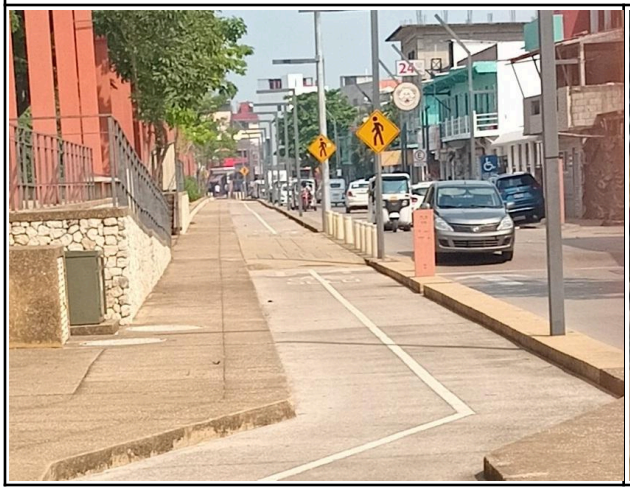
Otro tema es la restricción de estacionamiento de vehículos en las calles de los barrios y colonias antiguas, donde gran porcentaje de los predios no cuentan con espacio para estacionamiento propio; esta es una medida perjudicial y su consecuencia previsible es que se invadan los espacios peatonales. Es un exceso y una medida tan errada, que en el Malecón Carlos A. Madrazo a menos de dos años de su inauguración, el gobierno del Estado ya anunció una inversión millonaria para corregir dicho despropósito, que no tiene otra finalidad que la gentrificación de los barrios antiguos de la capital.

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

Las obras de infraestructura relativas a vías principales propuestas a partir del año 2000 en el Distrito X son escasas y enfocadas a la conectividad entre ambas márgenes del río; así fue hasta el **PPDU Río Grijalva 2023** en el que se proyectó y se ejecutó una transformación radical pero en sentido inverso a la correcta funcionalidad de la red; insisto en la definición de **vía primaria**: *"espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana…"*. Una de las directrices de las obras ejecutadas en 2022-2024 es explícita en el instrumento regulatorio que les dió sustento normativo y presupuestario; reproduzco de la página 177 :

> *"Propuesta de ciclovías*
>
> *La bicicleta es un eslabón importante de la cadena para alcanzar un modelo de movilidad urbana sustentable. Ofrece la posibilidad de disponer de una alternativa eficiente de transporte, accesible para cualquier ciudadano sin discriminación por su nivel socioeconómico y permite mejorar la calidad de los trayectos urbanos, mejora en los tiempos de traslado, salud, equidad, seguridad vial y personal, en el medio ambiente y en el atractivo turístico de la ciudad.*
>
> *Para habilitar y promover el uso de la bicicleta, la infraestructura vial debe estar dotada de facilidades que la conviertan en un medio de transporte seguro, eficaz y confiable. Estas medidas exigen una mayor regulación del transporte automotor, así como restarle espacio asignado para su tránsito y resguardo sobre el espacio público."*

Imagen 8 e Imagen 9. Vistas de la ciclovía de "El Malecón" completamente en desuso; sábado 14-nov-2026





Es evidente que la visión de desarrollo "sustentable" plasmada en el **PPDU Río Grijalva 2023**, aunque invoca la reconstrucción del tejido social, es ajena a las necesidades de los habitantes del Centro Histórico y Las Gaviotas, es contraria a la redensificación habitacional de ambos Distritos Urbanos y por lo tanto favorece la expansión descontrolada de la urbe.

Una visión alternativa de desarrollo que es genuinamente sustentable, apunta en primera instancia a la consolidación y compactación de los espacios habitados. Esta es una política pública que evita o al menos retarda los impactos ambientales que genera la expansión periférica: destrucción y relleno de lagunas, pantanos y humedales en los límites de la mancha urbana. Las acciones de infraestructura vial para el desarrollo de la red son:

<u>Programadas</u>

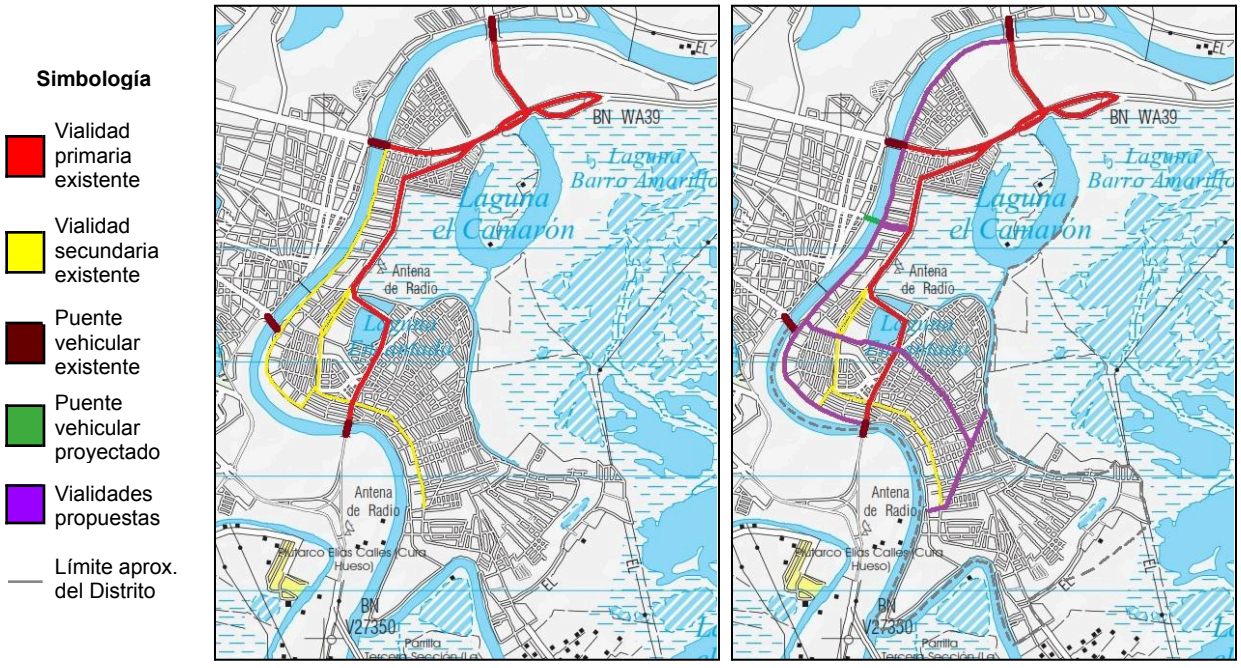
- Construcción del puente en la prolongación de la Av. Gregorio Méndez, el segundo piso sobre la Calle 5.
- Prolongación del malecón -Ing. Leandro Rovirosa Wade- hasta el puente Grijalva IV.

<u>Adicionales</u>

- Restituir al Malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade la capacidad de tránsito vehicular con al menos 4 carriles de servicio y otorgarle la jerarquía de vialidad primaria.
- Construir la prolongación de Paseo Tabasco en el **DDV** de la Calle Choco Tabasqueño.
- Cruce de la prolongación de Paseo Tabasco sobre el Blvd. Luis Donaldo Colosio y continuación sobre la calle Teólogos u otra paralela en donde sea factible.
- Vialidad en el **DDV** de las líneas de transmisión de la Comisión Federal de Electricidad, que enlace la prolongación de Paseo Tabasco con la Av. Aquiles Calderón Marchena.

La comparación de la situación actual con la visión de desarrollo se muestra en la **Imagen-10** e **Imagen-11** respectivamente; en la segunda aparecen las obras adicionales.

Imágenes 10 y 11. Comparación de la situación actual del Distrito Urbano *X. Las Gaviotas* 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

Las obras que propongo como "adicionales" están estrechamente relacionadas con las obras "programadas", lo que se explica al analizar el beneficio de construir un nuevo puente sobre el río Grijalva en la prolongación de Av. Gregorio Méndez que no tenga conexión con otro eje principal que fluya hacia sectores de Villahermosa a los que no se accede por medio del Blvd. Luis Donaldo Colosio. Este eje principal es precisamente el Malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade, que no tendría sentido prolongarlo hasta el puente Grijalva IV con carácter de vialidad secundaria porque con dos carriles no soportaría el tráfico regional.

La prolongación del Paseo Tabasco es un tema que no había mencionado anteriormente pero atiende la misma dinámica y funcionalidad explicada en el párrafo previo, ya que el puente Grijalva III opera como remate de Paseo Tabasco, en lugar de que esta vía se extienda con la misma orientación que tiene en los límites de los Distritos Urbanos *I. Centro Histórico* y *III. Cd. Deportiva-CICOM*. Permitirá comunicar los sectores de Gaviotas Sur, San José, Armenia, Coquitos, etc., que inicialmente fueron creados como irregulares pero ya deben incorporarse plenamente al desarrollo urbano mediante políticas incluyentes, equitativas, que ofrezcan pleno disfrute de los derechos sociales para todos los ciudadanos.

Todas las estrategias que se programaron en el periodo 2000-2023 orientadas a construir, ampliar, mejorar o modificar las arterias viales del Distrito X, al igual que las acciones que he sugerido en este apartado como "adicionales", requieren la obtención del ancho de **DDV** acorde a los componentes que se pretenda incluir en cada proyecto.

6. Conclusiones sobre la red vial del Distrito Urbano X. Las Gaviotas

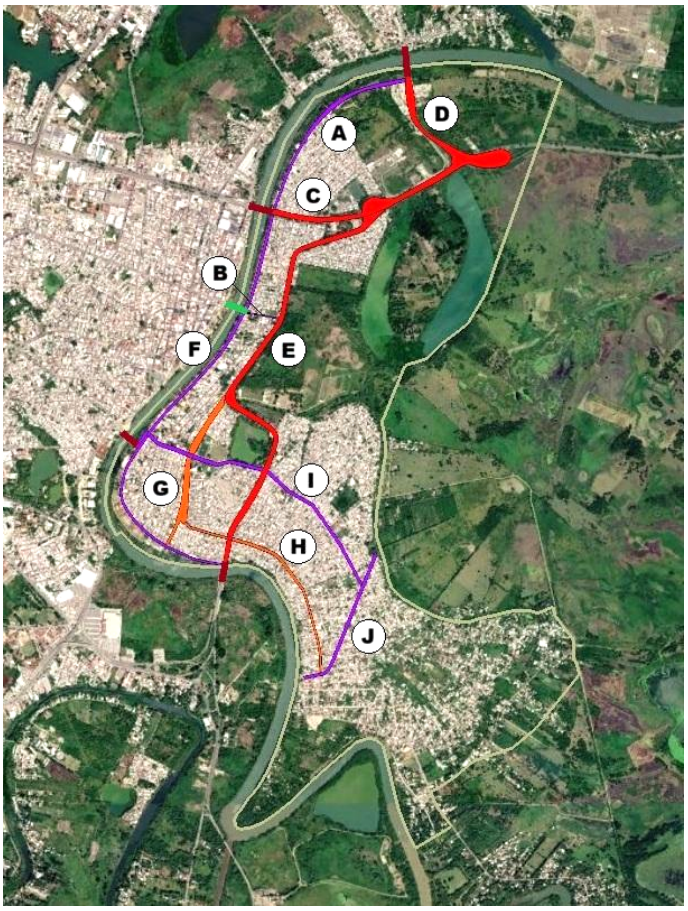
Primera. Uno de los errores definitorios en la formulación del **PPDU Río Grijalva 2023** consiste en ignorar el desarrollo de la red vial estructuradora del tránsito vehicular en los Distritos Urbanos sujetos a su regulación. El defecto parte probablemente del desconocimiento de la función que cumplen los Distritos *I. Centro Histórico, II. La Venta, VII. Casablanca* y *X. Las Gaviotas* como un nodo articulador y organizador del entramado de vialidades urbanas que permiten y/o favorecen el flujo entre diversas áreas de la ciudad, así como su conexión con las carreteras federales MEX-180, MEX-186 y MEX-195.

Segunda. La liberación de los derechos de vía es un tema crítico para la construcción, operación y mantenimiento de toda la infraestructura estratégica, incluyendo la red vial. Se requiere en el caso de Las Gaviotas la participación de instancias federales como la Comisión Federal de Electricidad y la Comisión Nacional del Agua junto a instancias estatales y municipales. Establecer restricciones evita el pago de afectaciones en el futuro.

Croquis-2. Acciones viales en el Distrito X. Las Gaviotas de 2000 a 2023 en imagen de 2026

Obras programadas, adicionales, vialidades primarias y secundarias existentes.

Clave	Descripción
A	Prolongación del malecón Leandro Rovirosa Wade sobre las colonias de La Manga hasta el puente Grijalva I
B	Construcción de segundo piso sobre Calle 5 desde su intersección con Malecón Leandro Rovirosa Wade .
C	Boulevard Adolfo Ruiz Cortines (vialidad primaria existente)
D	Periférico Arco Noreste (vialidad primaria existente)
E	Boulevard Luis Donaldo Colosio Murrieta (vialidad primaria existente)
F	Malecón Ing. Leandro Rovirosa Wade (actual vialidad secundaria que debe transformarse en vialidad primaria)
G	Calle Alfonso Vicens Saldivar (actual vialidad secundaria)
H	Av. Aquiles Calderrón Marchena (actual vialidad secundaria)
I	Prolongación de Paseo Tabasco (vialidad primaria adicional)
J	Vialidad en DDV de la CFE (vialidad primaria adicional)



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) **Versión Abreviada del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Villahermosa y Centros de Apoyos**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco (**POE**) el 16 de abril de 1988.

(2) **Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa, Tabasco. Versión Abreviada (Para Su Publicación)**, publicado en el **POE** el 9 de enero de 1982.

(3) **Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023,** ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de abril de 2024.

(4) **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.

(5) **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.

(6) **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.