

## CAPÍTULO I

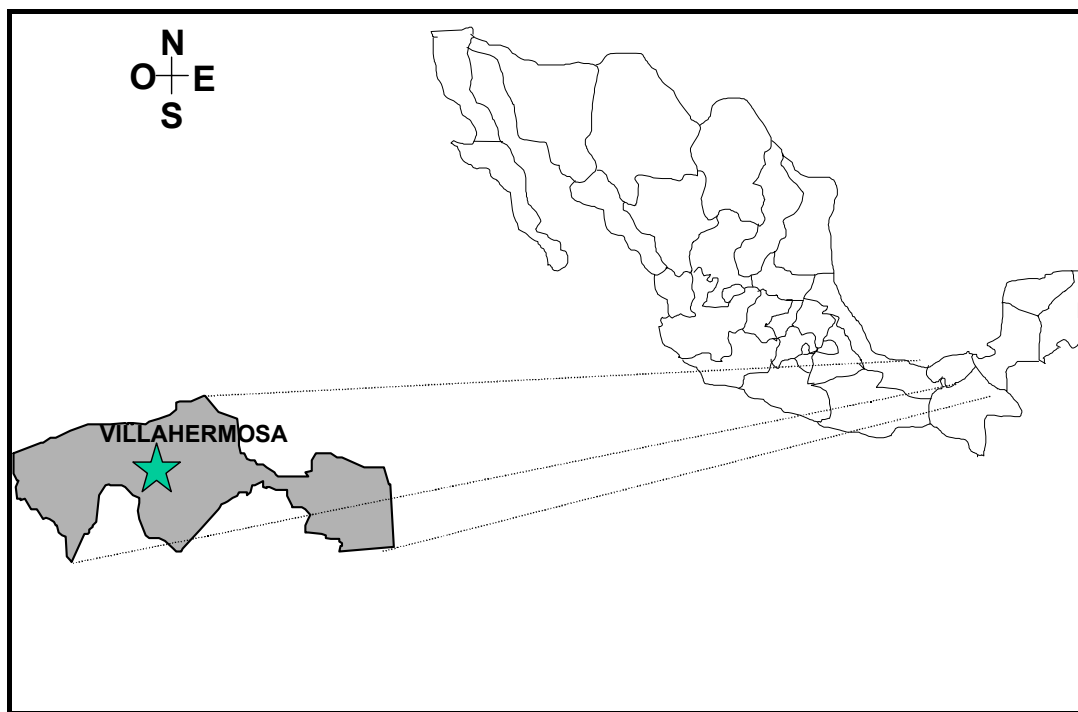
### ORIGEN DEL PROYECTO Y OBJETIVO DEL ESTUDIO

#### 1.1 Antecedentes generales

El estado de Tabasco se localiza en la región sureste de la república Mexicana, limitando al norte con Veracruz, al sur con Campeche, al este con Chiapas y al Oeste con el Golfo de México (ver figura 1.1).

La ciudad de Villahermosa, capital del estado, según el Censo de Población y Vivienda para 1995 contaba con 301,238 habitantes. El parque vehicular en la ciudad de Villahermosa para 1998 es de 147,373, según información proporcionada por la Secretaría de Desarrollo Social y Protección Ambiental del Estado (SEDESPA).

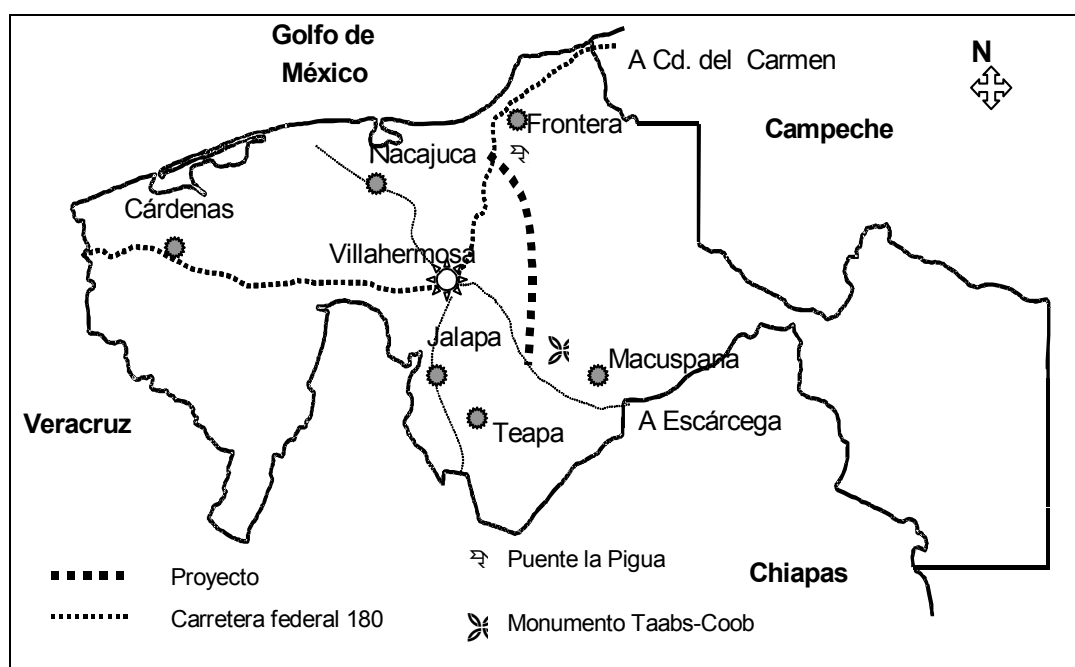
La zona de interés se encuentra ubicada en el municipio del centro, que limita al norte con Nacajuca; al este con Macuspana y Jalapa; al sur con Jalapa y Teapa; y al oeste con Nacajuca, la región del centro representa un punto muy importante dado que concentra la mayor parte de la población por lo que existe una gran generación y atracción de viajes.



**Figura 1.1** Ubicación Geográfica de la ciudad de Villahermosa

## 1.2 Origen del proyecto

Actualmente la ciudad de Villahermosa sirve como paso a usuarios de largo itinerario que tienen como origen - destino el sur o norte del Estado de Tabasco, Mérida, Chiapas, Campeche, Veracruz, etc. Por tal motivo, existe una mezcla de tránsito local y de paso en las principales avenidas de esta ciudad. En particular, la Av. Universidad (que en realidad es parte de la carretera Villahermosa-Frontera), es una de las principales vías que presenta congestión, debido a que en un tramo de aproximadamente 1.3 km, existen cruces peatonales sin ningún señalamiento y semáforos cuyos tiempos de cruce resultan actualmente ineficientes, además de ser el punto donde se unen la carretera Villahermosa-Frontera y Villahermosa-Nacajuca, ocasionando con ello la mezcla de los dos tipos de tránsito antes señalado. Todos estos factores ocasionan congestionamiento vial a ciertas horas del día, lo que implica un incremento en los costos de circulación de los vehículos que transitan por esa vía.



**Figura 1.2** Ubicación de las principales vías de Villahermosa

A fin de contribuir a la solución de este problema, el Gobierno del estado, a través de la SEDESPA, propone prolongar el Periférico "Carlos Pellicer" mediante la construcción del proyecto carretero "Arco Noreste", a fin de permitir que los flujos de Frontera, Teapa y Escárcega no crucen la ciudad y con ello evitar problemas de congestión en Av. Universidad por la mezcla de los dos tipos de tránsito.

El proyecto propuesto por SEDESPA (Programa I), consiste en la construcción de una carretera de cuatro carriles a dos cuerpos de 2.83 Km., de longitud, el cual partiría de la Av. Universidad (Puente la Pigua) y entroncaría en la carretera a Escárcega (Monumento Taabscoob). El nuevo trazo incluye un puente estructural de 121 m. de longitud sobre el río Grijalba con una inversión aproximada de 72 millones (precios de mercado de Octubre de 1998).

El equipo evaluador, propuso una alternativa de solución (Programa II) que consta de dos etapas: La primera consiste en el reencarpetamiento de 2.1 km de una carretera existente y paralela al proyecto (conocida como Casablanca), la construcción del puente propuesto por SEDESPA y la construcción de 950 m. de carretera de nuevo trazo, haciendo un total de 3.17 km de longitud, de dos carriles en un cuerpo. La segunda etapa consiste en la ampliación a cuatro carriles, para lo cual el segundo cuerpo corresponde al trazo propuesto por SEDESPA.

### 1.3. Objetivos del estudio

Con el fin de determinar la conveniencia de realizar el proyecto, SEDESPA solicitó al Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de proyectos (CEPEP), a través del Diplomado de Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos impartido en el Instituto Tecnológico de Villahermosa, la evaluación socioeconómica del proyecto carretero "Arco Noreste" del Periférico.

Bajo este contexto, el presente estudio tiene como objetivo la realización de la evaluación socioeconómica a nivel perfil del Arco Noreste, determinando para ello el momento óptimo de Inversión y el Valor Actual Neto Social (VANS) para cada programa de inversión. Para ello, se definieron los siguientes programas de inversión:

- Programa de Inversión I

Construcción de una autopista a cuatro carriles en dos cuerpos.

- Programa de Inversión II

Construcción de una carretera a dos carriles en un sólo cuerpo, con una ampliación posterior a cuatro carriles en dos cuerpos.