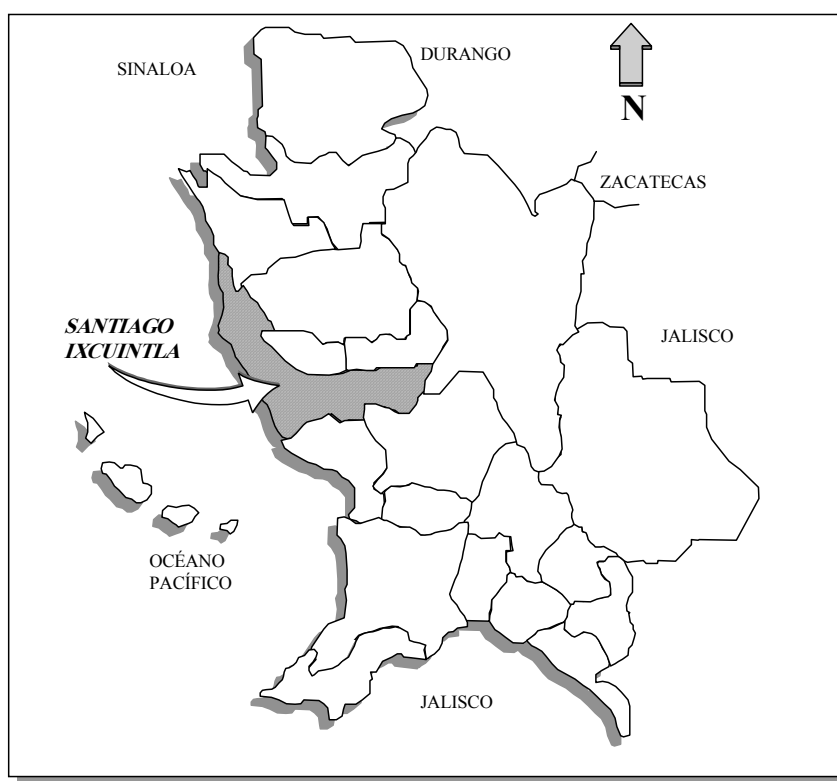


## CAPÍTULO II

### SITUACIÓN ACTUAL Y SIN PROYECTO

#### 2.1 Localización

Nayarit se localiza al noroeste del país y tiene una superficie de 27,864 Km<sup>2</sup>; limita con los siguientes estados: al norte con Sinaloa, al noroeste con Durango, al este con Zacatecas y al sur y este con Jalisco. Consta de 20 municipios (ver figura 2.1).



**Figura 2.1** División Política del Estado de Nayarit

El municipio de Santiago Ixcuintla se encuentra ubicado al norte del Estado, y lo divide el Río Santiago. En 1995, Santiago Ixcuintla contaba con una población de 95,385 habitantes en 82 localidades, de las cuales siete corresponden a zonas urbanas, las que por su importancia son: Santiago Ixcuintla, Villa Hidalgo, La Presa, Yago, Pozo de Ibarra, Villa Juárez y Sentispac. En el cuadro 2.1 se muestra los porcentajes de población con que cuenta cada una estas localidades.

**Cuadro 2.1** Población del Municipio de Santiago Ixcuintla y sus Principales Localidades, 1995

Localidad	Total (hab.)	%
Santiago Ixcuintla	18,169	19.1
Villa Hidalgo	11,175	11.7
La Presa	3,932	4.1
Yago	3,919	4.1
Pozo de Ibarra	3,342	3.5
Villa Juárez	3,158	3.3
Sentispac	2,748	2.9
Municipio	95,385	100.0

Fuente: Censo de Población y Vivienda 1995. INEGI.

## 2.2 Acceso a Santiago Ixcuintla - La Presa

Como cabecera municipal Santiago Ixcuintla es la principal zona atractora y generadora de viajes, ya que en ésta se concentran numerosas actividades comerciales, administrativas, culturales y políticas.

En temporada de lluvias, las personas que requieren cruzar el Río Santiago para comunicarse entre la margen izquierda y Santiago Ixcuintla, o entre la margen derecha y La Presa lo hacen a través de lanchas que prestan sus servicios las 24 horas del día, con tiempos de traslado y espera de 3 y 15 minutos en promedio, respectivamente.

## 2.3 Red vial relevante

Se considera como red vial relevante del proyecto, a las vías que se verán afectadas por la construcción del puente de concreto. Los segmentos identificados dentro de la red fueron los siguientes:

- Segmento entronque carretera internacional Tepic - Mazatlán - Santiago Ixcuintla con una longitud de 8 Km pavimentada (del punto 1 al 2 de la figura 2.2).
- Segmento carretera internacional del Km 47+000 (Ent. a Villa Hidalgo) al Km 55+000 (Ent. Santiago) con una longitud de 8 Km pavimentada (del punto 2 al 3 de la figura 2.2).
- Segmento Ent. Villa Hidalgo - Leandro B. Flores (El Papalote) con una longitud de 8 Km pavimentada (del punto 3 al 4 de la figura 2.2).
- Segmento Leandro B. Flores (El Papalote)- La Presa con una longitud de 4 Km pavimentada (del punto 4 al 5 de la figura 2.2).

- Segmento Puente Santiago Ixcuintla-La Presa (del punto 1 al 5 de la figura 2.2) con una longitud de 1 Km.



**Figura 2.2 Red Vial Relevante**

Para determinar la red vial relevante (figura 2.2) se contó con un estudio de origen - destino<sup>1</sup>, en el cual se establece entre otros aspectos, las rutas utilizadas por los vehículos para un determinado origen-destino, número de viajes, motivos de viaje, tasa de ocupación vehicular y clasificación vehicular.

En la misma figura 2.2 se pueden observar tanto la ubicación del puente sobre la carretera internacional, como la del puente de madera ubicado entre las poblaciones de Santiago y La Presa

## 2.4 Demanda actual

En el cuadro 2.2 se presenta el tránsito actual que circula entre Santiago Ixcuintla y La Presa (por el puente de madera o por lancha).

1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT, 1996. Asignación. Prognosis del Tránsito y Evaluación Financiera "Puente Santiago".

**Cuadro 2.2.** Flujos de Tránsito Actuales del Puente de Madera entre Santiago Ixcuintla y La Presa

Medio de transporte	T.P.D.A. <sup>a</sup> (1996)
Peatones	841
Automóviles	220
Camionetas	330

Fuente: Asignación. Prognosis del Tránsito y Evaluación Financiera "Puente Santiago". Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996

Nota: <sup>a</sup>/ T.P.D.A: tráfico promedio diario anual.

El crecimiento vehicular que se estima, según el estudio origen - destino de la SCT es para el tráfico vehicular de 3.4% anual, y para el tráfico peatonal de 1% anual.

## 2.5 Situación sin proyecto

De acuerdo al tipo de acceso que actualmente se tiene para cruzar el Río Santiago (puente de madera en época de estiaje y lanchas en época de lluvias), se consideró que la situación sin proyecto o base optimizada es la situación que actualmente prevalece, esto debido a que el optimizar las condiciones de acceso actuales representaba el construir un puente definitivo, tal como se plantea en la situación con proyecto.

También se analizó la posibilidad de optimizar la red vial relevante, pero se estableció que no había problemas de congestión y físicamente se encuentra en buenas condiciones.