

## 22 TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

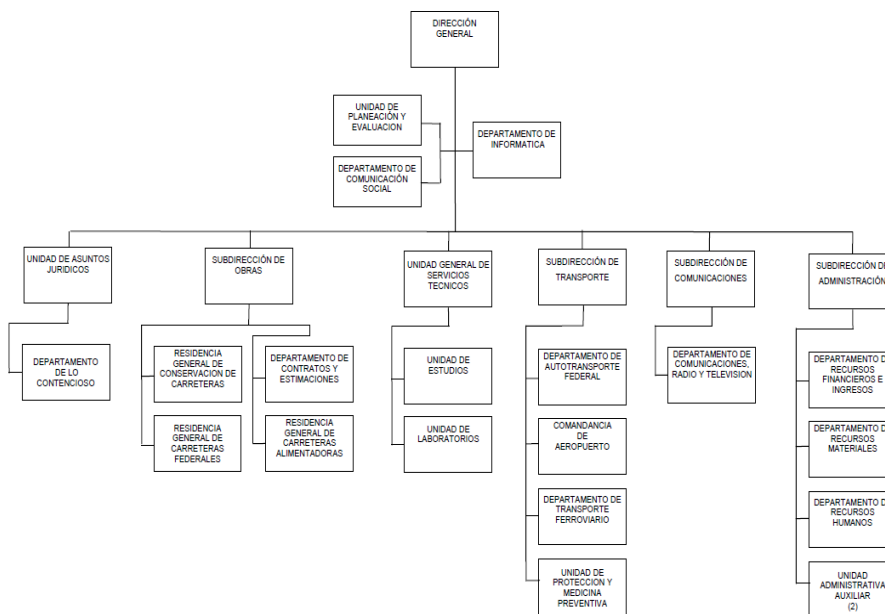
### 22.1 y 22.2

Para la integración de estos cuadros es importante tener presente lo siguiente:

- En cada Centro SCT, la información deberá solicitarse a la **Unidad de Planeación y Evaluación** (aplica para aquellos centros en que exista esta área).

1

#### 5. ORGANIGRAMA TIPO DE LOS CENTROS SCT



Fuente: SCT. *Manual de Organización Tipo para Centros SCT*. <http://normatecainterna.sct.gob.mx>

De ser el caso la forma de citar la fuente deberá ser de la siguiente manera:

Fuente: Centro SCT <Entidad>. Dirección general. Unidad de Planeación y Evaluación.

- La **longitud de la red carretera** que se debe considerar para estos dos cuadros es la **efectiva**, es decir que independientemente de los carriles o tramos de ida y vuelta que existan en cada carretera, la longitud **debe corresponder a la medición entre dos puntos**; cabe señalar que en algunos casos se han reportado duplicaciones de información porque para algunos municipios se contabilizan de manera independiente los tramos de ida y vuelta de una misma carretera, lo cual es incorrecto según los criterios que establece la SCT a nivel central.
- Asimismo el integrador deberá asegurarse de obtener **la longitud total de la red carretera en la entidad**, independientemente de la institución responsable de su conservación. Por lo que se tiene que preguntar si los datos que proporciona el Centro SCT observa tal longitud, o se requiere también solicitar información a la dependencia del gobierno estatal que tiene la atribución.

## 22.1

La clasificación de Longitud de la red carretera que se presenta en el formato, es la misma que la utilizada por SCT a nivel central, por lo cual debe ser compatible con la de cada Centro SCT en todas las entidades.

El concepto [Terracería] aparece entre corchetes cuadrados para Alimentadoras estatales y Caminos rurales debido a las siguientes posibles circunstancias:

- Que se incluyan tramos en mejoramiento, ampliaciones o construcción.
- Que no existan registros para alguna entidad.

Para el caso de Troncal federal, el formato no presenta el concepto de Terracería debido a que en ediciones anteriores ninguna entidad lo ha incluido, sin embargo, existe la posibilidad de que algún estado lo reporte, debido a la probable inclusión de tramos en reparación o construcción, en cuyo caso se tendría que agregar de nuevo la columna correspondiente.

Asimismo y debido a la nula respuesta en ediciones anteriores, tampoco se incluye para la red Troncal federal, el tipo de carretera “revestida”.

La clase de **Brechas mejoradas** se presenta entre corchetes debido a que su frecuencia de respuesta en las entidades es mínima, **por lo que de no existir registros**, la columna deberá cancelarse (misma situación para Terracería).

22. Transportes y comunicaciones										
Longitud de la red carretera por municipio según tipo de camino y superficie de rodamiento										Cuadro 22.1
Al 31 de diciembre de 2017										
(Kilómetros)										
Municipio	Total	Alimentadoras estatales b/				Caminos rurales			[Brechas mejoradas]	
		Troncal federal a/	Pavim- tada c/	Pavim- tada c/	Reves- tida	[Terra- cería d/]	Pavim- tada	Reves- tida		[Terra- cería d/]
<b>Estado</b>										
[Municipio A]										
CATÁLOGO SITIO										
[Municipio Z]										
										<n/N>
a/ También es conocida como principal o primaria, tiene como objetivo específico servir al tránsito de larga distancia. <Comprende caminos de cuota (incluidos los estatales) y libres.>										
b/ También conocidas con el nombre de carreteras secundarias, tienen como propósito principal servir de acceso a las carreteras troncales.										
c/ Comprende caminos de <dos, cuatro o más carriles>.										
d/ Se refiere a tramos en mejoramiento, ampliación o en construcción. [Opcional]										
Fuente: Centro SCT <Entidad>. < > < >.										

## 22.2

El integrador deberá considerar que las **Carreteras de cuota** pueden estar administradas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) o concesionadas, diferenciando si es a **particulares** o a **Gobierno del Estado**, de ahí que el cuadro presente las clases “Estatad” y “Particular” además de la “Federal”. Los datos que se integren a este formato, deberán ser menores a los reportados en el cuadro 22.1, que se refiere a **Troncal federal**.

Longitud de la red carretera federal de cuota por municipio según tipo de administración					Cuadro 22.2
Al 31 de diciembre de 2017					
(Kilómetros)					
Municipio	Total	Federal a/	Estatad	Particular	
<b>Estado</b>					
[Municipio A]					
CATÁLOGO SITIO					
[Municipio Z]					
					<n/n>

a/ A cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.  
Fuente: Centro SCT <Entidad>. < >; < >.

## 22. GLOSARIO

Brechas mejoradas	Camino rústico de tierra o pedregoso acondicionado por la mano del hombre, de acuerdo con sus necesidades.
Brechas	Caminos estrechos, sin asfaltar y sin especificaciones, su superficie es de tierra o pedregoso y siguen la configuración del terreno.
Carretera pavimentada	Camino hecho sobre la base de un revestimiento, con materiales resistentes para el tránsito de vehículos pesados y con una superficie tersa de rodamiento de asfalto.
Carretera revestida	Camino donde pueden transitar vehículos automotores. Entre sus características destaca la superficie de rodamiento que consiste en una capa delgada de asfalto o gravilla compactada. Este tipo de infraestructura comúnmente interconecta localidades rurales o urbanas pequeñas.
Carreteras de cuota	Carreteras en las que su tránsito está condicionado a un pago, pueden estar divididas o no por un camellón central.
Carreteras estatales	Carreteras a cargo de cada Entidad Federativa; son importantes para ésta y se consideran alimentadoras de la Red Troncal.
Carreteras federales	Carreteras a cargo del Gobierno Federal; son las vías más importantes y se denominan Red Troncal.
Carreteras libres	Carreteras en las que su tránsito está exento de pago; pueden estar divididas por un camellón.