

NOTA INFORMATIVA
Ciudad de México, 15 de junio de 2021

CONEVAL PRESENTA EL GRADO DE ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA 2020

- El indicador **Grado de accesibilidad a carretera pavimentada** provee datos que enriquecen la caracterización geográfica-espacial de los territorios y posibilita la exploración de análisis específicos que contribuyen a la toma de decisiones.
- Permite identificar las zonas más aisladas a escala municipal o regional, factor relevante para la aplicación de programas sociales, y localizar zonas que carecen de carreteras pavimentadas.
- El **Grado de accesibilidad a carretera pavimentada** fue bajo o muy bajo en 40.1% de las 189,432 localidades habitadas del país. Generalmente son aisladas y pequeñas, en 9 de cada 10 localidades residían menos de 250 personas; no obstante, la población en estas localidades es de 6.2 millones de personas, lo que representa 4.9% del total del país.
- Las entidades que concentran la mayor cantidad de población a más de 4 horas de un centro de servicios se ubican al noroeste del país: Chihuahua (90,019), Durango (80,053), Baja California Sur (59,785), Nayarit (26,603) y Jalisco (20,487).
- En 61% de las localidades pequeñas¹ la población no disponía de transporte público a cabecera municipal. 3 de cada 10 pertenecen a Chiapas, Veracruz y Chihuahua.
- Cuando la población habita en localidades con difícil acceso a servicios de salud, educación o empleo, entre otros, conlleva a que el ejercicio de sus derechos sociales no se cumpla por la poca o nula existencia de infraestructura que faciliten los traslados.
- A medida que las oportunidades, bienes y servicios se localizan en comunidades alejadas, las personas corren el riesgo de que exista mayor aislamiento y que dificulte sus condiciones de vida, colocándolos posiblemente en situación de pobreza.

El Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) publica el indicador **Grado de accesibilidad a carretera pavimentada 2020**, el cual forma parte de la medición multidimensional de la pobreza conforme el artículo 36 de la Ley General de Desarrollo Social.

La infraestructura carretera juega un papel importante en la configuración de los territorios del país a diferentes escalas: nacional, estatal, regional, municipal y local, ya que influye en el desarrollo socioeconómico de la población.

¹ En febrero de 2020, el INEGI realizó el levantamiento del Cuestionario de Localidad en las localidades no ameznadas y aquellas ameznadas con menos de 2,500 habitantes o cuyo uso de suelo es predominantemente agrícola o forestal. Se excluyeron todas las cabeceras municipales y las localidades conformadas únicamente por viviendas colectivas. A estas localidades se les denominó: Localidades pequeñas. Para más información consultar:
Características de las localidades 2020: síntesis metodológica y conceptual / Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México: INEGI, c2021.
Disponible en:
https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197605.pdf

La ausencia o mala condición de este tipo de infraestructura genera un aislamiento geográfico que repercute en el bienestar de las personas, por ejemplo: ocasiona mayor dificultad para el intercambio de mercancías, el abastecimiento de productos básicos de consumo, para acceder a los servicios públicos de salud, educación o a trámites administrativos (tan importantes como son el registro de nacimientos o los relacionados con el registro de la propiedad); lo anterior, a largo plazo, incide en los niveles de pobreza de la población.

La información de este indicador provee datos que enriquecen la caracterización geográfica-espacial de los territorios y posibilita la exploración de análisis específicos que contribuyen a la toma de decisiones, por ejemplo:

- Identifica las zonas más aisladas a escala municipal o regional, factor relevante para la aplicación de programas sociales.
- Localiza zonas que carecen de carreteras pavimentadas, y así programar o diseñar su construcción para incrementar la conectividad territorial.

PRINCIPALES HALLAZGOS AL AÑO 2020

El Grado de accesibilidad a carretera pavimentada al año 2020 fue bajo o muy bajo en 40.1% de las 189,432 localidades habitadas del país. Generalmente son aisladas y pequeñas, en 9 de cada 10 residían menos de 250 personas, no obstante, la población en estas localidades es de 6.2 millones, lo que representa 4.9% del total del país.

Poco más de la mitad de las localidades en México (52.7%) tenía Grado de accesibilidad alto o muy alto a carretera pavimentada en 2020, en estas residía 94% de la población del país. En la mitad de estas localidades (49.7%) había menos de 20 personas y la gran concentración de población se observó en 145 localidades, con más de 100 mil habitantes en cada una y de las cuales, 121 son parte de alguna zona metropolitana.

Grado de accesibilidad a carretera pavimentada, 2020

| GACP | Número de localidades | Localidades % | Población 2020 | Población % |
|----------|-----------------------|---------------|----------------|-------------|
| Muy alto | 43,655 | 23.0 | 113,286,120 | 89.9 |
| Alto | 56,279 | 29.7 | 5,110,729 | 4.1 |
| Medio | 13,451 | 7.1 | 1,415,752 | 1.1 |
| Bajo | 64,465 | 34.0 | 5,587,361 | 4.4 |
| Muy bajo | 11,582 | 6.1 | 614,062 | 0.5 |
| Total | 189,432 | 100.0 | 126,014,024 | 100.0 |

Fuente: elaboración del CONEVAL.

Nota: a causa del redondeo, la suma de los porcentajes puede no coincidir con el total.

Un ejemplo de localidad con Grado de accesibilidad a carretera pavimentada muy bajo es Tayoltita, perteneciente al municipio de San Dimas, Durango, enclavada en la Sierra Madre Occidental, donde residían 5,817 habitantes en 2020. La carretera pavimentada más cercana está a 96.5 kilómetros y el centro de servicios más cercano se localiza a poco más de 4 horas de traslado en automóvil, en la localidad de El Salto, en el municipio de Pueblo Nuevo de la misma entidad.



Localidad Tayoltita, municipio San Dimas, Durango | Fuente: Imagen de satélite recuperada de *Google Earth*.

Chihuahua, Sonora, Durango y Coahuila son los estados de mayor extensión superficial en el país, lo que incide en la dispersión de sus localidades y presencia de zonas aisladas geográficamente. Entre 36.6% y 62.8% de sus localidades tienen Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo.

En el caso de la península de Yucatán (Yucatán, Quintana Roo y Campeche) menos de 36.6% de sus localidades tienen un Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo, lo que equivale a menos de 8.3% de su población. Dichas localidades se ubican en zonas de selva y disponen, principalmente, de caminos no pavimentados para desplazarse.

La mayoría de las localidades con gran capacidad de actividad económica (medida por el personal ocupado total) cuentan con un Grado de accesibilidad a carretera pavimentada muy alto, ya que tienen gran disponibilidad de transporte público, carreteras y una oferta amplia de servicios. Entre estas se puede mencionar a: Cuauhtémoc, Ciudad de México; Guadalajara, Jalisco; Monterrey, Nuevo León; Tijuana, Baja California, y Ciudad Juárez, Chihuahua.

La conectividad de las localidades es fundamental para la actividad económica. Por ejemplo, aquellas en las que se desarrolla actividad turística de sol y playa (o turismo de masas) cuentan con accesibilidad muy alta pese a que tienen características geográficas distintas entre sí: Acapulco de Juárez, Cancún, Colima, Cozumel, Ensenada, Ixtapa Zihuatanejo, La Paz, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Playas de Rosarito, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San Francisco de Campeche y San José del Cabo.

Zonas metropolitanas

En cuatro zonas metropolitanas de México más de 97% de sus localidades tienen Grado de accesibilidad a carretera pavimentada alto o muy alto (Mérida, Cuautla, Tlaxcala-Apizaco y Moroleón-Uriangato). Para la Zona Metropolitana del Valle de México, 85.8% de las localidades cumple con la misma condición. Las zonas metropolitanas con más de 50% de sus localidades con grado bajo o muy bajo de accesibilidad a carretera pavimentada son: La Paz y Tampico.

Las localidades conurbadas a las zonas metropolitanas y los centros urbanos² (99% de estos) pertenecientes al Sistema Urbano Nacional, tienen un Grado de accesibilidad a carretera pavimentada muy alto. La ciudad de Irapuato (Guanajuato) es la más habitada con 452,090 personas. Por otro lado, los centros urbanos de Santa Rosalía y Guerrero Negro, ambos localizados en el municipio de Mulegé (Baja California Sur) tienen Grado de accesibilidad a carretera pavimentada muy bajo; cuentan con 14,357 y 13,596 habitantes, respectivamente, y los tiempos de traslado hacia centros de servicios son de más de 4 horas.

Entidades federativas

Las entidades federativas con mayor porcentaje de localidades con Grado de accesibilidad bajo o muy bajo a carretera pavimentada se localizan al norte del país: Baja California Sur (69.5%), Durango (62.8%) y Chihuahua (62.7%). En estos estados predominan las localidades con esta condición debido a la alta dispersión de la población, el terreno accidentado en el que se asientan, la poca disponibilidad de transporte público y de carreteras o bien, la lejanía hacia algún centro de servicios.

Las entidades con mayor porcentaje de población con Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo (más de 14%) son: Guerrero, Oaxaca y Chiapas. En 2018, en estas entidades se observaron los mayores porcentajes de pobreza con 66.5%, 66.4% y 76.4%, respectivamente. Asimismo, Chiapas (1.2 millones) y Oaxaca (849,882), además de Veracruz (855,245), son los estados con mayor cantidad de población con Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo en 2020.

Municipios y situación de pobreza

En México, hay 160 municipios en los que 60% o más de la población tenía Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo, la mayoría se localizan en las sierras Madre Occidental y

² De acuerdo con el Sistema Urbano Nacional, 2018 del Consejo Nacional de Población (CONAPO), las conurbaciones se caracterizan por la continuidad física entre dos o más localidades que constituyen un conglomerado, mientras que, los centros urbanos son localidades individuales.

del Sur. En 9 de cada 10 de estos municipios, más de 70% de la población se encontraba en situación de pobreza en 2015.

El Grado de accesibilidad a carretera pavimentada es bajo o muy bajo para más de la mitad de la población de 184 de los 709 municipios con 80% o más población en situación de pobreza. Las carencias sociales con mayor incidencia en la población de estos municipios son la de acceso a la seguridad social, que aqueja a más de la mitad de la población en cada uno de estos 184 municipios, y la de acceso a los servicios básicos en la vivienda, que es enfrentada por más de la mitad de la población en 174 de estos municipios más aislados.

La alta concentración de población en las grandes localidades de los municipios con mayor cantidad de personas en situación de pobreza y la disponibilidad de infraestructura vial con la que cuentan, provoca que casi la totalidad de los habitantes (99%) tengan Grado de accesibilidad a carretera pavimentada alto o muy alto. Estos municipios son: Ecatepec de Morelos (Estado de México), Puebla (Puebla), Iztapalapa (Ciudad de México) y León (Guanajuato).

Municipios indígenas

En los municipios indígenas³ se identifican 31,165 localidades, de las cuales, en poco más de la mitad (17,460) el Grado de accesibilidad a carretera pavimentada es bajo o muy bajo. Estas últimas en general son localidades pequeñas y en ellas residen 2.4 millones de personas.

Ocosingo, Chilón, Las Margaritas (Chiapas) y Mulegé (Baja California Sur) son los municipios con más población en localidades con Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo. Los pertenecientes a Chiapas son municipios indígenas y más de 85% de su población estaba en situación de pobreza en 2015.

En 4 de cada 10 de los 623 municipios indígenas, menos de 10% de la población cuenta con Grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo, esto sucede, principalmente, porque algunos son parte de ZM o se localizan cercanos a alguna de estas.

³ De acuerdo con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI), los municipios indígenas son aquellos donde 40% o más de la población es indígena, esto al considerar a la población indígena como la población hablante de lengua indígena más los habitantes de hogares donde el jefe(a), su cónyuge o alguno de los ascendientes (madre o padre, madrastra o padrastro, abuelo(a), bisabuelo(a), tatarabuelo(a), suegro(a)) declararon hablar alguna lengua indígena. Consultado en la publicación "Indicadores socioeconómicos de los pueblos indígenas, 2015", INPI (antes CDI).

Componentes del Grado de accesibilidad a carretera pavimentada**Distancia a carretera pavimentada**

En 2020, la cobertura de carreteras pavimentadas en todo el país equivale a 174,799 kilómetros⁴. La mayor densidad de carreteras pavimentadas se distingue, al noroeste del país en las costas del Pacífico, en la región centro, costas del Golfo de México y la península de Yucatán.

Mapa 1. Distancia hacia carretera pavimentada, México, 2020

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base a INEGI, SCT e IMT 2020.

En poco más de la mitad de las 189,432 localidades del país (52.3%), la carretera pavimentada más cercana se encuentra a más de un kilómetro de distancia; 3 de cada 10 de éstas se localizan en Chiapas, Veracruz y Chihuahua, y en 95.3% residían menos de 500 personas en cada una.

Las localidades más alejadas de una carretera pavimentada se ubican, principalmente, en el estado de Chihuahua y Durango. A más de 100 kilómetros (sin considerar islas) destacan por ser las más pobladas: San Francisco de Lajas (566) en el municipio Pueblo Nuevo en Durango, San Juan Nepomuceno (437) en el municipio Guadalupe y Calvo y Arroyo Amplio (Mineral de Dolores) (404) en Madera; ambos en el estado de Chihuahua.

⁴ La suma de kilómetros simplifica aquellas líneas paralelas modeladas por existencia de camellón o barra separadora (flujo y contraflujo de un solo sentido de circulación vehicular), dividiendo el total de kilómetros entre dos, para obtener un valor unificado en longitud.

Tiempo de traslado a centros de servicios

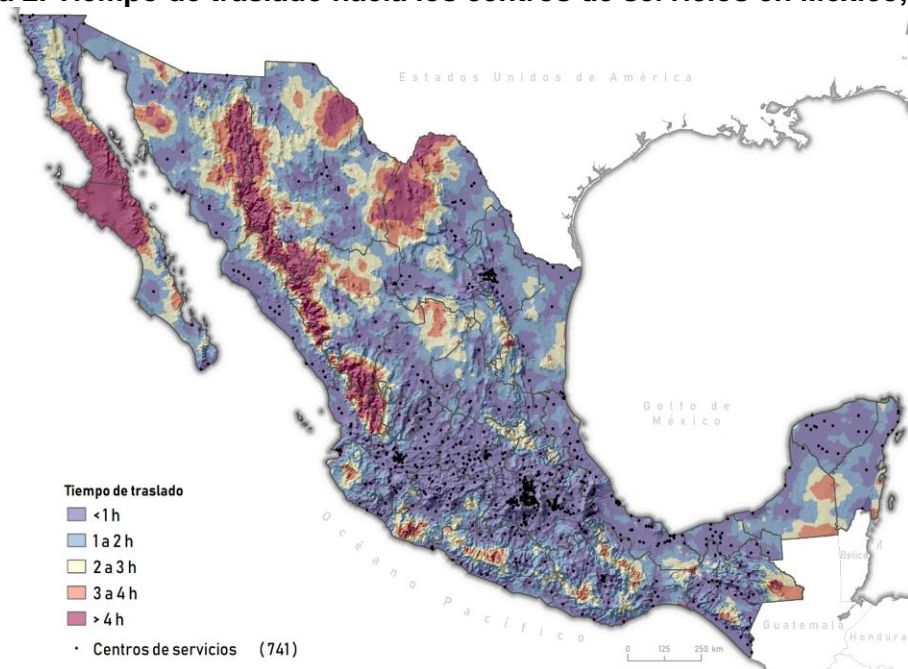
En 2020, había 741 centros de servicios, lo que corresponde a 63.7% de la población total (80.3 millones de personas). La mayoría se localizan en las entidades de Estado de México (108), Jalisco (67) y Veracruz (66).

Las zonas de mayores concentraciones y accesibilidad a los centros de servicios se observan en la región centro y las zonas metropolitanas de Guadalajara y Monterrey. Mientras que, las regiones más alejadas se distinguen, principalmente, en la parte central de la península de Baja California y Yucatán, la Sierra Madre Occidental, el noroeste de Coahuila, el norte de Chihuahua y algunas zonas de Sonora, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas.

Las localidades que, en 2020, eran centros de servicios o se encontraban a menos de una hora de alguno de estos, comparten ciertas características, como son: presencia de alta actividad económica, conexión carretera y prestación de servicios públicos a la población.

Las entidades federativas que concentran la mayor cantidad de población a más de 4 horas de un centro de servicios se ubican al noroeste del país: Chihuahua (90,019), Durango (80,053), Baja California Sur (59,785), Nayarit (26,603) y Jalisco (20,487). En contraste, los estados con más de 98% de localidades a menos de 1 hora de un centro de servicios se encuentran en la zona centro del país: Ciudad de México, Tlaxcala, Morelos y Aguascalientes.

Mapa 2. Tiempo de traslado hacia los centros de servicios en México, 2020



Fuente: estimaciones del CONEVAL con base a INEGI, SCT e IMT 2020.

Disponibilidad de transporte público y tiempo de traslado a cabecera municipal

La falta de transporte público o su disponibilidad acompañada de largos trayectos desde las localidades pequeñas hacia las cabeceras municipales influye en la accesibilidad de la población a bienes y servicios. En 2020, en 53,151 (28.8%) de las 184,295 localidades pequeñas, identificadas por el INEGI, se contaba con transporte público hacia la cabecera municipal.

En 61% de las localidades pequeñas la población no disponía de transporte público a cabecera municipal. 3 de cada 10 pertenecen a Chiapas, Veracruz y Chihuahua, no obstante, los municipios con más localidades pequeñas sin transporte público a cabecera municipal son Mexicali (1,516) y Ensenada (1,111) en Baja California, además de Villa Corzo (917) en Chiapas y Guadalupe y Calvo (876) y Guachochi (866) en Chihuahua.

Los estados con los mayores porcentajes de población en localidades que no disponen de transporte público o los tiempos de traslado hacia la cabecera municipal son mayores a 2 horas son: Oaxaca (19.9%), Chiapas (19.7%), Zacatecas (13.6%) y Durango (13.4%).

Conclusiones

El acceso y ejercicio de los derechos depende de distintos factores, entre estos, destacan las relaciones que existen en el espacio geográfico. Por tal motivo, la accesibilidad a carretera pavimentada es un elemento que se suma al diagnóstico de la desigualdad espacial mediante la identificación de condiciones como la distancia a carretera pavimentada, distancia a los centros de servicios y la disponibilidad de transporte público desde las localidades.

Cuando la población habita en localidades con difícil acceso a servicios de salud, educación o empleo, entre otros, conlleva a que el ejercicio de sus derechos sociales no se cumpla por la poca o nula existencia de infraestructura o vías de comunicación que faciliten los traslados a estos sitios. Por esta razón, a medida que las oportunidades, bienes y servicios se localizan en comunidades alejadas, las personas corren el riesgo de que exista mayor aislamiento y, al mismo tiempo, que dificulte sus condiciones de vida y posiblemente las coloque en situación de pobreza.

La información completa relativa al indicador de Grado de accesibilidad a carretera pavimentada 2020 está disponible en:

https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx

--oo00oo--



Consejo Nacional de Evaluación
de la Política de Desarrollo Social

DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN SOCIAL

SOBRE EL CONEVAL

El CONEVAL es un organismo con autonomía técnica y de gestión que norma y coordina la evaluación de la Política Nacional de Desarrollo Social y de las políticas, los programas y las acciones que ejecuten las dependencias públicas. Asimismo, tiene la responsabilidad de definir, identificar y medir la pobreza a nivel estatal y municipal garantizando la transparencia, objetividad y rigor técnico en dichas actividades. La información que se genera en materia de evaluación de políticas y de programas de desarrollo social, así como de medición de pobreza está disponible en la página de Internet (www.coneval.org.mx) para consulta de cualquier persona interesada.

Contactos:

Julieta Castro Toral
jcastro@coneval.org.mx
Directora Ejecutiva de Información
Director de Información y Comunicación Social

Nielsen Daniel Hernández Mayorga
ndhernandez@coneval.org.mx
54817257
54817200 ext. 70120



Visita nuestro blog: www.blogconeval.gob.mx