



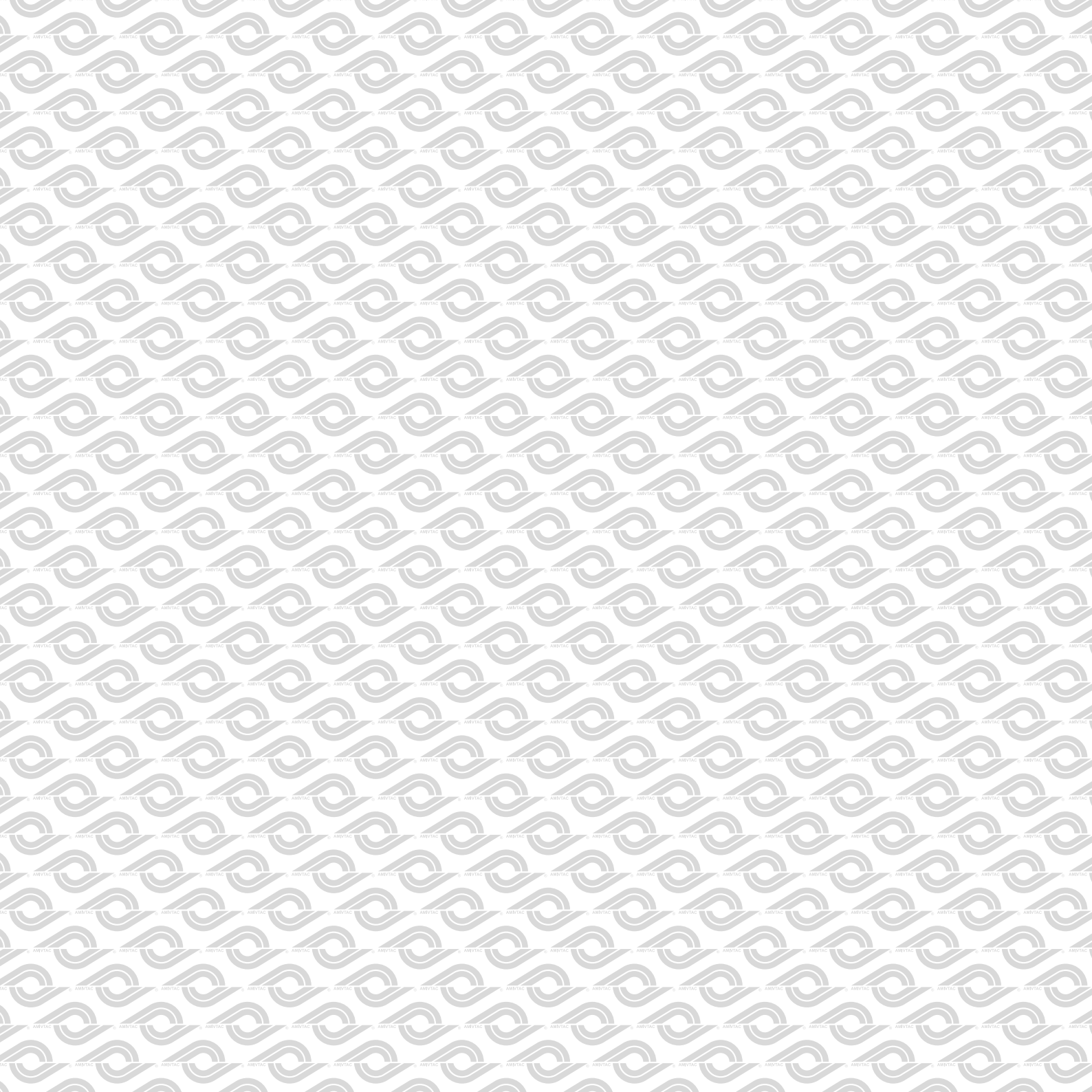
» Jalisco



Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.  
Delegación Jalisco  
XI Mesa Directiva

## CAMINOS RURALES Y CARRETERAS ALIMENTADORAS

» GUÍA PARA LA GESTIÓN DE OBRAS



# Contenido

Glosario de siglas y acrónimos	2
Introducción	5
Guía para la gestión de obras	
Longitud de la infraestructura vial	6
Visión de los caminos rurales y carreteras alimentadoras	8
Reto de los caminos rurales y carreteras alimentarias	10
Jurisdicción de la red rural y alimentadora del país	12
Clasificación técnica de las carreteras	14
Importancia de los caminos rurales y carreteras alimentadoras	16
Camino rural / Carretera alimentadora	20
Descripción de camino rural y carretera alimentadora	21
Construcción y modernización: El pensamiento verde	22
Programas presupuestales	24
Construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras	26
Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras	30
Gestión de recursos para etiquetar caminos rurales, carreteras alimentadoras y puentes para construir y modernizar	34

# Glosario de siglas y acrónimos

ACB	Análisis Costo-Beneficio
CONAPO	Consejo Nacional de Población
CUS	Cambio de Uso de Suelo
ETJ	Estudio Técnico Justificativo
IMT	Instituto Mexicano del Transporte
INAH	Instituto Nacional de Antropología e Historia
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
MIA	Manifestación de Impacto Ambiental
PEF	Presupuesto de Egresos de la Federación
PROMOVENTE	Cualquier autoridad federal, estatal, municipal o particular que tiene interés en la construcción o mejora de un camino
PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
TDPA	Tránsito Diario Promedio Anual



Carretera alimentadora, Baja California <<

**Acciones del gobierno federal en caminos rurales, carreteras alimentadoras y puentes**



»» Camino rural, Campeche





# Introducción

## Guía para la gestión de obras

Este documento es una guía para el promovente que esté interesado en conocer las acciones que el gobierno federal efectúa con los recursos autorizados en forma anual por la H. Cámara de Diputados Federales para la red rural y alimentadora del estado.

De igual manera, su contenido **asesora sobre la gestión de recursos eficiente** para lograr que un camino rural, carretera alimentadora o puente sea seleccionado como destinatario de recursos federales para su construcción, modernización, conservación o reconstrucción.

**La red rural y alimentadora es jurisdicción estatal y municipal**, sin embargo, los recursos autorizados en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) colaboran con las autoridades del estado para atender las prioridades de atención a sus caminos rurales, carreteras alimentadoras y puentes.

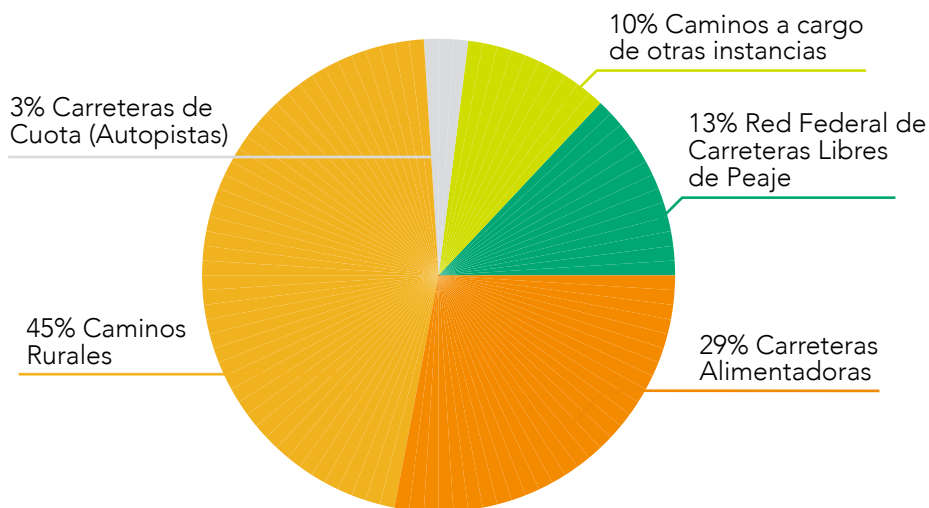
# Longitud de la infraestructura vial

En la actualidad, se dispone de una Red Vial Nacional de **320,848.15** kilómetros que se distribuyen conforme a lo siguiente:

**Total:**

**320,848.15 km**

- Red Federal de Carreteras Libres de Peaje 40,680.65 km
- Carreteras de Cuota (Autopistas) 9,664.1 km
- Carreteras Alimentadoras 94,982.8 km
- Caminos Rurales 144,068.6 km
- Caminos a cargo de otras instancias 31,452.0 km



La Red Rural y Alimentadora de 239,051.4 kilómetros constituye el 74.5% de la Infraestructura Vial Total.

\*Datos actualizados a diciembre 2016





Carretera alimentadora, Tlaxcala <<

# Visión de los caminos rurales y carreteras alimentadoras



»» Camino rural, Tabasco

La red de caminos rurales y carreteras alimentadoras, **transitable durante cualquier época del año**, fortalece la interconexión local y la vinculación regional, impulsa la economía de las regiones para mejorar la **calidad de vida de toda la población** y, al mismo tiempo, se convierte en el principal instrumento para abatir la marginación y la pobreza, así como para generar empleos, mejorar el acceso a la salud, alimentación, educación, cultura y recreación, principalmente en comunidades rurales y zonas marginadas.



Carretera alimentadora, Guanajuato <<

# Reto de los caminos rurales y carreteras alimentadoras

**Establecer** una estrategia conjunta entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la H. Cámara de Diputados y los Gobiernos Estatales para promover políticas públicas destinadas a disponer de inversiones sustentables para la construcción, modernización, conservación y

reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras y puentes, con el fin de que estas políticas garanticen, en el corto y mediano plazo, disponer de una red rural y alimentadora que mejore las condiciones de conectividad y favorezca la calidad de vida de las comunidades rurales y poblaciones.



»» Camino rural, Guerrero





Camino rural, Guerrero <<



Puente en carretera alimentadora, Chihuahua <<

# Jurisdicción de la red rural y alimentadora del país

## La red rural y alimentadora es de jurisdicción estatal

- En el año 1988 se consolidó la **descentralización** de la red de las carreteras alimentadoras del gobierno federal y ésta quedó a cargo de los gobiernos de los estados
- Por su parte, en 1996, la Federación **transfirió** a los gobiernos de los estados –con excepción de Chiapas– la red de caminos rurales
- Por ello, la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras es de **jurisdicción estatal y municipal**
- Debido a lo anterior, corresponde a los gobiernos de los estados, conforme a su disponibilidad presupuestal, llevar a cabo las acciones de construcción, modernización, conservación y/o reconstrucción que los caminos, carreteras y puentes requieran







Carretera alimentadora, Hidalgo <<

# Clasificación técnica de las carreteras

Las carreteras se clasifican tal como se señala en la Normativa de la SCT, en función de su tránsito diario promedio anual –TDPA– de la siguiente manera:

Clasificación		TDPA	Ancho de corona	Observaciones
<b>A</b>	A- 4 S	Mayor de 5,000 vehículos por día	22 m + separación central	Autopista de dos carriles por cada sentido, con acotamientos, con cuerpos separados de ancho variable.
	A- 4	Mayor de 5,000 vehículos por día	22 m	Autopista de dos carriles por cada sentido, con acotamientos.
	A- 3	De 3,000 a 5,000 vehículos por día	12 m	Carretera de un carril por sentido, el acotamiento se utiliza como tercer carril.
	A- 2	De 3,000 a 5,000 vehículos por día	12 m	Carretera de un carril por sentido, con acotamientos.
<b>B</b>		De 1,500 a 3,000 vehículos por día	9 m	Carretera federal
<b>C</b>		De 500 a 1,500 vehículos por día	7 m	Carretera federal o alimentadora
<b>D</b>		De 100 a 500 vehículos por día	6 m	Carretera alimentadora
<b>E</b>		De hasta 100 vehículos por día	4 m	Camino rural



Carretera alimentadora, Hidalgo <<

# Importancia de los caminos rurales y carreteras alimentadoras

Los objetivos de estos caminos y carreteras son de carácter eminentemente social y, en materia de infraestructura carretera, se constituyen como uno de los elementos de mayor relevancia para el **mejoramiento de la calidad de vida de la población beneficiaria**.

CAMINOS RURALES



» Coahuila

CARRETERAS ALIMENTADORAS



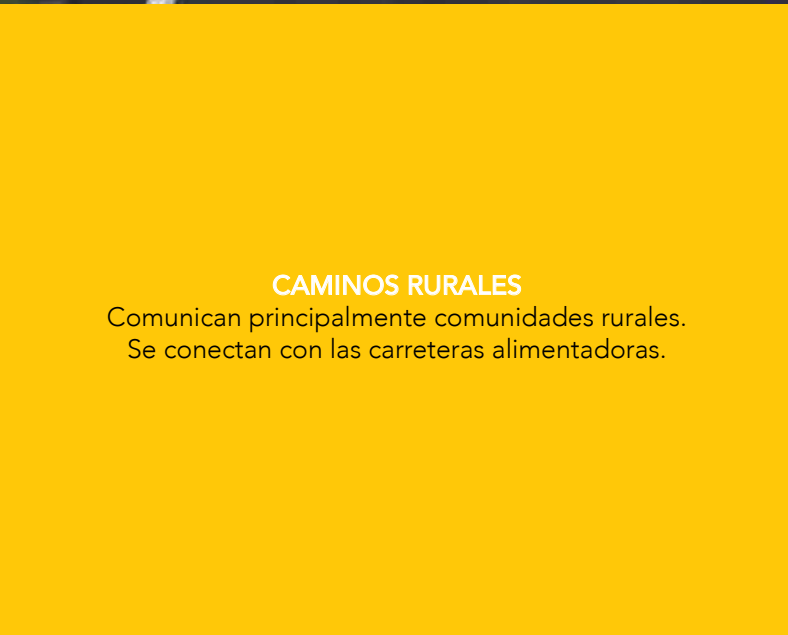
» Sinaloa



Guanajuato <<

### CARRETERAS ALIMENTADORAS

Comunican esencialmente cabeceras municipales.  
Se conectan con la Red Federal de Carretera  
o con Red Estatal Alimentadora.



### CAMINOS RURALES

Comunican principalmente comunidades rurales.  
Se conectan con las carreteras alimentadoras.



Guerrero <<



# Importancia de los caminos rurales y carreteras alimentadoras

Los esfuerzos para garantizar la comunicación terrestre entre las poblaciones y comunidades rurales durante todo el año tiene los siguientes objetivos:

- Asegurar la conectividad
- Garantizar un tránsito seguro de bienes y personas
- Contar con caminos en buenas condiciones que permitan el transporte y valorización de la producción del campo mexicano

Ofreciendo al usuario, entre otros, los **siguientes beneficios**:

- Aumentar las velocidades de operación
- Reducir los tiempos de recorrido
- Reducir los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos
- Proporcionar comodidad y seguridad para los usuarios
- Disminuir el índice de accidentes
- Reducir la contaminación ambiental
- Mejorar la calidad de vida



»» Carretera alimentadora, Jalisco





## Camino rural

**Los caminos rurales se identifican principalmente por:**

- Tener sólo **un carril** de circulación
- Su superficie de rodamiento es de **terracerías**, es decir, material proveniente de los cortes del lugar donde se abre el camino, sobre la que se puede o no colocar una capa de revestimiento y construcción de obras de drenaje que permitan minimizar daños en la temporada de lluvias
- Atienden generalmente las necesidades de comunicación de poblaciones de hasta 2,500 habitantes



## Carretera alimentadora

**Las carreteras alimentadoras se identifican principalmente por:**

- Tener **dos carriles de circulación**: un carril por sentido
- Su superficie de rodamiento es de **carpeta de riegos de sello o asfáltica**, sobre una estructura de pavimento diseñada para el volumen y carga del tránsito vehicular que las utilizará



# Descripción de camino rural y carretera alimentadora

Camino	Ancho del camino (en función del TDPA)	Material de construcción	Tránsito diario promedio anual –TDPA–	Finalidad
Camino rural	De 4 m para un carril de circulación y ocasionalmente de 6 m	Terracería y ocasionalmente con una capa de revestimiento	Hasta 100 vehículos diarios	Comunicar poblados y comunidades rurales. Conectarse con las carreteras alimentadoras. Funcionan como caminos "saca cosechas", al facilitar la salida de los pequeños excedentes de producción de los poblados rurales hacia las cabeceras municipales.
Carretera alimentadora	De 6 a 7 m en general	Terracería y con estructura de pavimento	Más de 100 y hasta 1,500 vehículos diarios	Comunicar cabeceras municipales. Conectarse con las carreteras estatales y carreteras federales. Promover el desarrollo regional.

# Construcción y modernización: El pensamiento verde



»» Carretera alimentadora, Guerrero



La construcción y modernización de los caminos rurales y las carreteras alimentadoras o puentes deben planearse de manera **respetuosa con el medio ambiente**.

**Los criterios de construcción verde** corresponden a las acciones y medidas que ayudan a prevenir o reducir el impacto ambiental en los ecosistemas, tanto terrestres como acuáticos, durante las actividades de construcción y modernización de un camino.

En México existe la normatividad ambiental que regula lo anteriormente mencionado, siendo la **SEMARNAT** la dependencia que vigila su cumplimiento.

**SEMARNAT**  
SECRETARÍA DE  
MEDIO AMBIENTE  
Y RECURSOS NATURALES



**PROFEPA**  
PROCURADURÍA FEDERAL DE  
PROTECCIÓN AL AMBIENTE



# Programas presupuestales

El Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) considera programas presupuestarios cuyo objetivo es la construcción, modernización, conservación y/o reconstrucción de caminos rurales, carreteras alimentadoras y puentes. Este presupuesto lo aprueban anualmente los C. Diputados Federales para que la SCT ejecute los trabajos en los siguientes programas:

Programa	Características
<p><b>K031</b> <b>Construcción y modernización</b></p>	<p>Las obras que se ejecutan en el camino rural, carretera alimentadora o para un puente, deben disponer del <b>registro de inversión</b> otorgado por la SHCP previa autorización del Análisis Costo-Beneficio (ACB) que, en lo general, debe ser elaborado por el promovente y entregado al Centro SCT de la entidad que lo envía a la Dirección General de Carreteras, continuando la gestión ante la SHCP para la obtención del registro.</p> <p>Los proyectos deberán contar con las siguientes factibilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ambiental:</b> cumplimiento de la normatividad ambiental y, en su caso, autorizaciones de la SEMARNAT.</li> <li>• <b>Técnica:</b> que se apegue a la normatividad y especificaciones establecidas por la SCT y las mejores prácticas de ingeniería y desarrollos tecnológicos disponibles.</li> <li>• <b>Legal:</b> en apego a las disposiciones jurídicas aplicables en el ámbito federal, estatal o municipal que corresponda, por ejemplo, derecho de vía y del INAH cuando corresponda.</li> </ul> <p>Las obras por atenderse están sujetas a la disponibilidad presupuestal.</p> <p><b>Nota:</b> aun sin disponer de lo anterior, la H. Cámara de Diputados puede autorizar en el PEF obras sin tener ninguno de los elementos arriba citados, los cuales se irán obteniendo durante los primeros meses del año.</p>
<p><b>K037</b> <b>Conservación y reconstrucción</b></p>	<p>Los caminos rurales y las carreteras que se propongan para su conservación no requieren registro en cartera; deberán ser consensuados entre el Centro SCT y el gobierno del estado, según las necesidades y peticiones hechas.</p> <p>Las obras por atender están sujetas a la disponibilidad presupuestal.</p>
<p><b>K039</b> <b>Estudios y proyectos</b></p>	<p>Con este programa se apoya la elaboración de estudios y proyectos técnicos que cuenten con los elementos necesarios para demostrar la factibilidad de los proyectos.</p>





Carretera alimentadora, Guerrero <<

## PROGRAMA K031

# Construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras

## CONSTRUCCIÓN

Consiste en efectuar obras nuevas a través de la ejecución de trabajos de desmonte, cortes, terraplenes, construcción de obras de drenaje, puentes, terracerías, pavimento y señalamiento.

Este programa aplica también para la **construcción de puentes**.

El derecho de vía donde se efectúan estos trabajos es generalmente cedido por la población beneficiada.

Los caminos rurales, carreteras alimentadoras o puentes que se construyan con recursos federales deben estar registrados en la cartera de la SHCP.



Caminos rurales, Jalisco <<



Puente en un camino rural, Jalisco <<

## PROGRAMA K031

# Construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras

## MODERNIZACIÓN

Consiste en la ejecución de los trabajos en un camino rural o carretera alimentadora con el fin de ampliarlo y mejorar su nivel de servicio, según los requerimientos del volumen de tránsito y cargas.

Comprende acciones tendientes a modernizar sus características geométricas y especificaciones de construcción, entre las que se encuentran:

- La ampliación de 4 a 6 m o de 6 a 7 m
- La mejora del trazo en pendientes fuertes y la reducción del grado de curvatura
- La ampliación de puentes de concreto, metálicos o mixtos
- Los trabajos complementarios de construcción y ampliación de drenaje, mejora de entronques, cruces y señalamiento

El derecho de vía donde se efectúan estos trabajos es cedido por la población beneficiada.

Los caminos rurales, carreteras alimentadoras o puentes que se **modernicen** con recursos federales deben estar registrados en la cartera de la SHCP.



Carretera alimentadora, Jalisco <<



Carretera alimentadora, Chihuahua <<



## PROGRAMA K037

# Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras

## CONSERVACIÓN

Consiste en los trabajos para conservar el camino en buen estado físico y en condiciones aceptables de transitabilidad, previniendo un deterioro mayor ocasionado por el tránsito vehicular y los agentes meteorológicos.

**No se ejecutan trabajos de ampliación ni mejora geométrica del trazo.**

**No requiere de proyecto, permisos ambientales o derecho de vía adicional.**

Comprende principalmente acciones como:

- Bacheo y nivelaciones
- Desyerbe
- Desazolve de obras de drenaje
- Recarga de material en caminos rurales
- Construcción o reconstrucción de alcantarillas





Bacheo, Jalisco <<



Colocación de carpeta asfáltica, Jalisco <<

## PROGRAMA K037

# Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras

## RECONSTRUCCIÓN

Consiste en los trabajos para recuperar las condiciones originales de circulación, operación y seguridad de un camino rural, alimentador o de un puente después de haber sido deteriorado, ya sea por inadecuada o nula conservación, por algún fenómeno natural, por mayor tránsito vehicular en dimensión y peso para el que fue diseñado el camino o por haber rebasado su vida útil.

La reconstrucción considera la ejecución de trabajos mayores, como la rehabilitación de la superficie de rodamiento –revestida o pavimentada–, el refuerzo del pavimento para aumentar su resistencia estructural, repavimentaciones, reconstrucción de obras de drenaje y reposición del señalamiento.

En este programa no se ejecutan trabajos de ampliación ni mejora geométrica del trazo, por lo que no requiere de proyecto, permisos ambientales o derecho de vía adicional.



Camino rural con revestimiento, Jalisco <<



Carretera alimentadora con base hidráulica y un riego de sello, Jalisco <<



» Carretera alimentadora, Hidalgo



## Gestión de recursos

Para etiquetar caminos rurales, carreteras alimentadoras y puentes para construir y modernizar

<p>1. ¿Cómo lograr etiquetar recursos federales para un camino rural, carretera alimentadora o puente que se desea construir o modernizar?</p>	<p>A través del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) autorizado por los diputados federales en el mes de noviembre de cada ejercicio presupuestal.</p>
<p>2. ¿Quién debe promover que se logre el etiquetado de estos recursos?</p>	<p>El <b>promovente</b>, que puede ser el propio gobierno del estado, algún diputado federal, senador, diputados locales, presidentes municipales, asociaciones civiles o cualquier miembro de la comunidad.</p> <p>El promovente debe previamente gestionar en primer lugar la elaboración del ACB necesario para tramitar el registro ante la SHCP.</p>
<p>3. ¿Con quién se gestiona el etiquetado de los recursos?</p>	<p>Una vez obtenido el registro en cartera, se deberá gestionar ante autoridades estatales y de la SCT la asignación de recursos en el PEF.</p> <p>Finalmente, el <i>Diario Oficial de la Federación</i> publicará la lista de obras con los recursos autorizados.</p>
<p>4. ¿Qué es la solicitud de registro de inversión?</p>	<p>Es el folio numérico que le corresponde a la obra que se pretende construir o modernizar y que se obtiene al ingresar en el sistema de la SHCP el ACB de la obra para gestionar su registro.</p>
<p>5. ¿Qué es el registro de inversión de la SHCP?</p>	<p>Es la clave numérica asignada a la obra y que se integra a la cartera de programas y proyectos de inversión de la SHCP.</p> <p>Este registro lo otorga la SHCP cuando el Análisis Costo-Beneficio (ACB) cumple con los lineamientos establecidos.</p> <p>El ACB lo elabora el promovente y también deberá ser elaborado por la SCT, según su disponibilidad presupuestal.</p> <p>El Centro SCT, previa revisión y validación del ACB en cuanto a su cumplimiento normativo y su validación del flujo o demanda vehicular, lo turnará a nivel central, a la DGC, para su revisión final y lo ingresará a la SHCP para que se le asigne clave de registro o, en su caso, emita las observaciones al ACB para que sean atendidas y pueda reingresarse de nueva cuenta.</p> <p><b>Si una obra no dispone de registro en la cartera de la SHCP</b> no se liberan los recursos, aun cuando estén etiquetados en el PEF.</p>



<p>6. ¿Qué es el aforo, flujo o demanda vehicular?</p>	<p>La demanda vehicular se compone por el número y tipo de vehículos que circulan por la vialidad en la zona poblacional evaluada.</p> <p>Con el aforo vehicular se obtiene información sobre el número y tipo de vehículos que circulan y con estos datos se estima la demanda o TDPA.</p> <p>Los aforos deben realizarse ex profeso para cada obra y éstos deben estar avalados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Algunas herramientas que pueden usarse para el cálculo de la demanda vehicular pueden ser: estadísticas de fuentes oficiales como INEGI, CONAPO, SCT e IMT.</p> <p>Se recomienda utilizar las cifras con criterio y coherencia respecto al entorno; es decir, considerar criterios particulares para la obra específica que se esté evaluando.</p>
<p>7. ¿Qué es el Análisis Costo-Beneficio?</p>	<p>Es la evaluación de los programas y proyectos de inversión a los que se refiere el artículo 34, fracción II, de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, que considera los costos y beneficios directos e indirectos que los programas y proyectos pretenden generar para la sociedad. Para este fin, la SHCP emitió los "Lineamientos para la elaboración y presentación de los Análisis Costo-Beneficio de los programas y proyectos de inversión" (Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre de 2013).</p>
<p>8. ¿Qué es el proyecto de ingeniería?</p>	<p>Es el conjunto de planos y especificaciones de ejecución de la obra con cada uno de los conceptos y volumetría correspondiente.</p> <p>El proyecto es generalmente elaborado por el promovente, sujetándose a las especificaciones técnicas de la SCT.</p> <p><b>Sin proyecto no puede ser ejecutada la obra.</b></p>
<p>9. ¿Qué son los permisos ambientales?</p>	<p>Son los documentos extendidos por la SEMARNAT para obtener autorización a través de la evaluación del impacto ambiental. Tiene como finalidad atenuar los efectos negativos del proyecto sobre el medio ambiente.</p> <p>Por otra parte, cuando por la ejecución de los trabajos se realice la remoción total o parcial de la vegetación de los terrenos forestales para destinarlos a actividades no forestales, se requiere obtener la autorización del cambio de uso de suelo (CUS).</p> <p><b>Sin los permisos ambientales la obra no puede ser ejecutada.</b></p>
<p>10. ¿Qué es el derecho de vía?</p>	<p>Es la superficie de terreno que se requiere para la construcción o modernización del camino rural, carretera alimentadora o un puente.</p> <p><b>Sin tener liberado el derecho de vía no es posible ejecutar los trabajos.</b></p>

11. ¿Cómo interviene la SCT en la gestión para la obtención de registros para construir o modernizar caminos rurales, alimentadores y puentes?

El **promovente** interesado en obtener el registro de inversión para construir o modernizar un camino rural, carretera alimentadora o un puente, debe **elaborar el Análisis Costo-Beneficio (ACB)** conforme a los lineamientos establecidos por la SHCP.

Los Centros SCT en los estados **asesoran, reciben y validan** los Análisis Costo-Beneficio (ACB) de la obra de interés del promovente.

Los Centros SCT, previa revisión y validación, envían los ACB a la Dirección General de Carreteras que, como ventanilla única, **turna los ACB de los promoventes ante la SHCP**, obteniendo inicialmente el folio de solicitud y posteriormente el registro de inversión.

El mes de marzo de cada año, la Dirección General de Carreteras, de su base de datos, **envía a la SHCP la relación de caminos rurales, carreteras alimentadoras y/o puentes** por entidad federativa que disponen de registro de inversión y solicitud de registro de obras solicitados por promoventes. Esto corresponde al **mecanismo de planeación** que visualiza el escenario de egresos para la inversión del año siguiente.

La SHCP pone esta relación a consideración de la H. Cámara de Diputados para su **revisión y selección de caminos a ser etiquetados en el PEF** del año siguiente, pudiendo incluir obras que no estén en el listado.

La Comisión de Infraestructura de la Cámara de Diputados propone la asignación de recursos para que caminos, carreteras y/o puentes de interés sean incluidos en el PEF del año inmediato siguiente.

**Las obras autorizadas están sujetas a la disponibilidad presupuestal.**

12. ¿Qué elementos son necesarios para asegurarse que la obra a la que se le etiquetaron recursos en el PEF no tenga impedimento en su ejecución?

Para que los recursos etiquetados en el PEF para cualquier obra sean liberados es obligatorio disponer de:

**Registro en la cartera de programas y proyectos de inversión de la SHCP.**

**Sin registro no hay liberación de recursos aunque estén etiquetados en el PEF.**

Para su ejecución debe disponer además de:

- Proyecto de ingeniería
- Permisos ambientales
- Permisos de INAH, cuando se requiera
- Derecho de vía

13. ¿Cómo lograr el etiquetado de recursos federales para la conservación y reconstrucción de caminos rurales, carreteras alimentadoras o puentes?

Para este caso **sólo se requiere de un registro único anual de la SHCP gestionado a nivel central.**

**No se requiere** de proyecto, ni de permisos ambientales ni de derecho de vía.

**El promovente debe gestionar** ante el Centro SCT que las obras que desee conservar o reconstruir sean incluidas en el paquete de recursos autorizados en el programa de conservación del PEF de cada año.

**Las metas para conservar y reconstruir caminos están sujetos a la disponibilidad presupuestal.**

## En resumen:

CONSTRUCCIÓN	MODERNIZACIÓN	CONSERVACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN
<p><b>Requiere:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de inversión</li> <li>• Proyecto</li> <li>• Permisos ambientales</li> <li>• Derecho de vía</li> </ul>	<p><b>Requiere:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de inversión</li> <li>• Proyecto</li> <li>• Permisos ambientales</li> <li>• Derecho de vía</li> </ul>	<p><b>No requiere:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de inversión de manera individual</li> <li>• Se gestiona a nivel central un registro único</li> <li>• Proyecto</li> <li>• Permisos ambientales</li> <li>• Derecho de vía</li> </ul>

Los proyectos u obras ubicados en **zonas urbanas** que sean solicitados por el promovente para su construcción o modernización **no son viables para que les sea autorizado el registro de inversión** por parte de la SHCP.

- Lo anterior con fundamento a lo establecido en:
- Artículo 115 Constitucional: “Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre conforme a las bases siguientes:
  - iii. los municipios, con el concurso de los estados cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes, **tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos:**
    - g) **calles**, parques y jardines”
    - h) .....
- Artículo 17 del Reglamento Interno de la SCT

“Los proyectos que atañen a la Dirección General de Carreteras **son Carreteras Federales y Caminos Rurales y Alimentadores**, los Caminos Rurales por definición hacen posible la Comunicación de localidades rurales.”

- Los recursos etiquetados en el PEF para este programa están distribuidos por entidad federativa
- No se etiquetan en el PEF los nombres de los caminos rurales o carreteras alimentadoras que se van a conservar y reconstruir
- Por lo anterior, el promovente debe remitir su solicitud al Centro SCT del estado para que su obra sea considerada dentro del monto autorizado
- Los trabajos en este programa están sujetos a la disponibilidad presupuestal

**Lic. Gerardo Ruíz Esparza**  
Secretario de Comunicaciones y Transportes

**Mtro. Óscar Callejo Silva**  
Subsecretario de Infraestructura

**Mtro. José Antonio Rodarte Leal**  
Coordinador General de Centros SCT

**Ing. Clemente Poon Hung**  
Director General de Carreteras

**Ing. Salvador Fernández Ayala**  
Director General del Centro SCT Jalisco

---

**Subsecretaría de Infraestructura**  
Dirección General de Carreteras

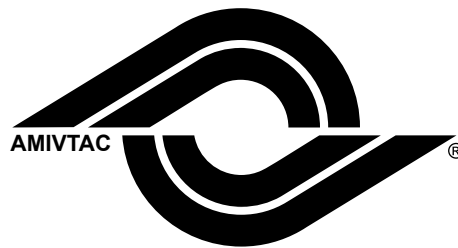
---



Versión: 02  
Fecha: Agosto de 2017  
Comentarios y observaciones  
[sfdezay@sct.gob.mx](mailto:sfdezay@sct.gob.mx)

---

Esta publicación se imprimió en la  
ciudad de Guadalajara  
Agosto 2017  
Con un tiraje de 1,000 ejemplares



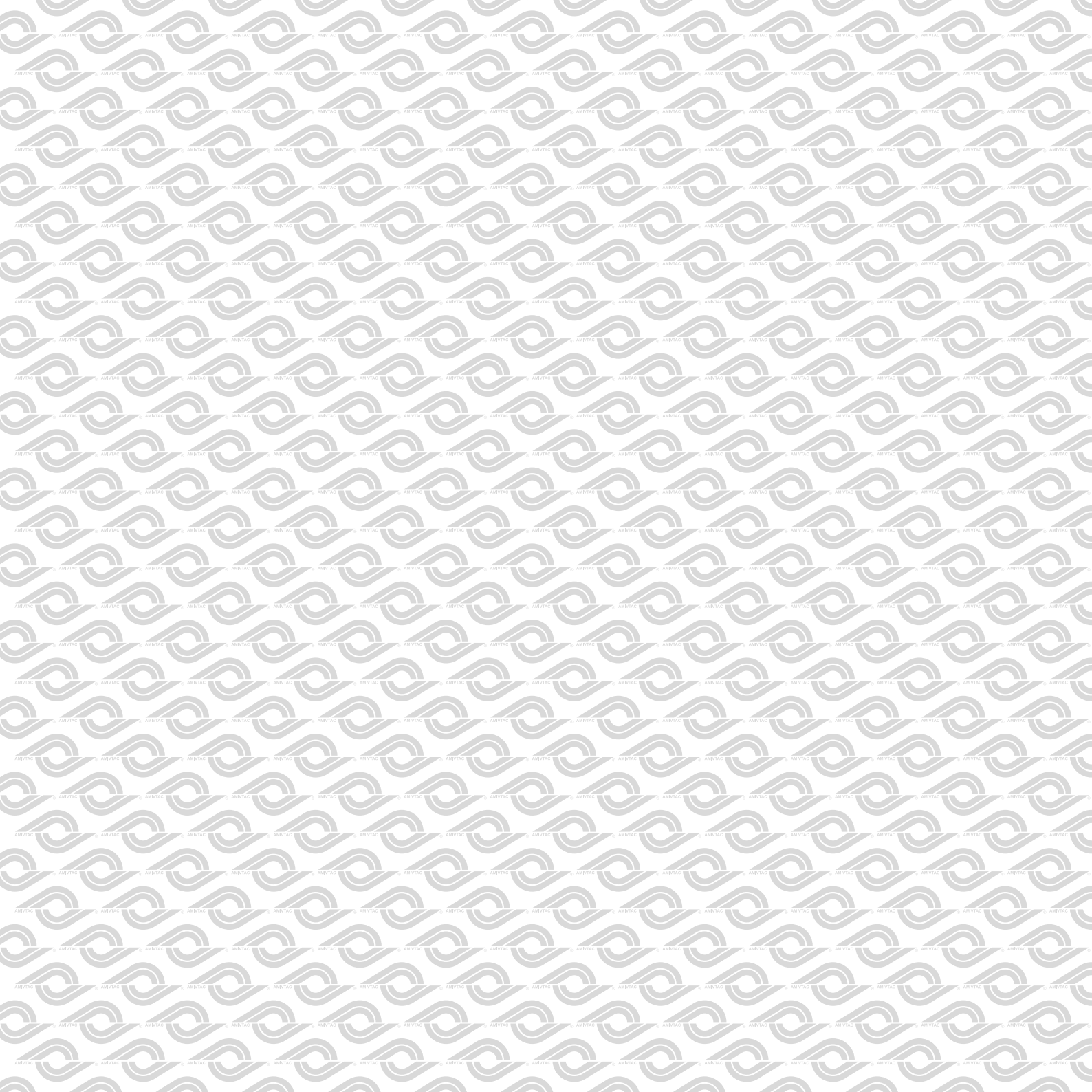
Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.  
**Delegación Jalisco**  
XI Mesa Directiva



XXII Mesa Directiva AMIVTAC Nacional

---







Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.

**Delegación Jalisco**

XI Mesa Directiva

