

D3 Medio ambiente y territorio

307 Movilidad

El crecimiento de las zonas urbanas del país en las últimas tres décadas se ha dado de una forma dispersa, disconexa y expansiva, fragmentando el espacio urbano y aumentando las distancias y tiempos de traslado de manera que entre 1980 y 2010 las ciudades pertenecientes al Sistema Urbano Nacional (SUN) se expandieron 7.6 veces mientras que la población se incrementó en 1.9 veces, lo anterior, significó una disminución de la densidad de población en un 75%. Bajo el modelo de crecimiento urbano anterior, la movilidad es claramente insostenible, y no es casualidad que en México exista una tendencia en el incremento del uso del automóvil (ITDP, 2013).

El incremento en las tasas de motorización implica la generación de externalidades negativas: gases de efecto invernadero, contaminación, accidentes, congestión y ruido. En estimaciones de ITDP (2013) en nuestro país se pierden anualmente 14,000 vidas por contaminación atmosférica, cerca de 24,000 por accidentes de tránsito. Sin embargo, gran parte de las inversiones públicas se siguen dedicando a infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado (ONU Hábitat, 2015).

Para mejorar en materia de movilidad, ONU Hábitat (2015) sugiere que todos los niveles gubernamentales emprendan acciones que desincentivan el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado, que fomenten el uso del transporte público (que éste sea el de menor consumo energético), que se impulse un modelo de ciudad compacta, con usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías. Para cumplir con lo anterior, resultará fundamental que a nivel local se elabore un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS).

Con la finalidad de presentar un primer diagnóstico en la materia, es posible visualizar que en el municipio de Uruapan entre los años 2010 y 2018 se incrementó en un 73.48% el número de vehículos en circulación, al pasar de los 101,814 vehículos a los 176,627; siendo las motocicletas la clase que presenta un mayor incremento (314.63%), seguida de los automóviles (69.06%). En lo que respecta a su uso se destaca un incremento del 76.15% en los vehículos destinados para uso particular.

Al analizar la tasa de motorización entre los años 2010 y 2015 se observa un incremento del 22.50%, al pasar de .3228 vehículos por habitante al .4077. Con la finalidad de evitar un mayor incremento en la tasa de motorización ONU Hábitat (2018) menciona que sí bien, gran parte de la cabecera municipal cuenta con cobertura de transporte público, es necesario aumentar en su longitud, con la finalidad de que más ciudadanos lo utilicen y no tengan problemas de accesibilidad y movilidad en sus rutas origen-destino.

Tabla 307.1: Vehículos registrados por clase de vehículo en el municipio de Uruapan, 2010, 2015 y 2018.

| Año | Automóviles | Camiones para pasajeros | Camiones y camionetas para carga | Motocicletas | Total | Tasa de crecimiento anual promedio |
|------|-------------|-------------------------|----------------------------------|--------------|---------|------------------------------------|
| 2010 | 57,573 | 752 | 37,476 | 6,013 | 101,814 | |
| 2015 | 77,009 | 773 | 48,961 | 9,755 | 136,498 | 6.8% |
| 2018 | 97,337 | 864 | 59,507 | 18,919 | 176,627 | 9.8% |

Fuente: INEGI (2020). Sistema Estatal y Municipal de Bases de Datos

Tabla 307.2: Vehículos registrados según tipo de servicio en el municipio de Uruapan, 2010, 2015 y 2018.

| Año | Oficiales ¹ | Públicos ² | Tasa de crecimiento anual promedio | Particulares ³ | Tasa de crecimiento anual promedio | Total |
|------|------------------------|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|---------|
| 2010 | 74 | 4,630 | | 97,110 | | 101,814 |
| 2015 | 1 | 5,581 | 4.1% | 130,916 | 7.0% | 136,498 |
| 2018 | 58 | 5,504 | -0.5% | 171,065 | 10.2% | 176,627 |

Fuente: INEGI (2020). Sistema Estatal y Municipal de Bases de Datos

Notas:

¹ Se refiere al transporte de pasajeros y/o carga que es utilizado por los organismos gubernamentales para satisfacer sus propios requerimientos y/o atender las necesidades de la población.

² Se refiere al transporte que prestan las personas físicas y morales al público en general, para el traslado de pasajeros y bienes dentro del territorio nacional.

³ Se refiere autotransporte de pasajeros y/o carga por cuenta propia, que proporcionan las personas físicas o morales con unidades de su propiedad

Tabla 307.3: Total de accidentes de tránsito y zona de ocurrencia en el municipio de Uruapan, 2010, 2015 y 2018.

| Año | Zona urbana ⁴ | Tasa de crecimiento anual promedio | Zona suburbana ⁵ | Tasa de crecimiento anual promedio | Total | Tasa de crecimiento anual promedio |
|------|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-------|------------------------------------|
| 2010 | 391 | | 35 | | 426 | |
| 2015 | 574 | 9.4% | 21 | -8.0% | 595 | 7.9% |
| 2018 | 1,394 | 47.6% | 38 | 27.0% | 1,432 | 46.9% |

Fuente: INEGI (2020). Sistema Estatal y Municipal de Bases de Datos

Notas:

⁴ Son aquellas Es el área habitada o urbanizada que partiendo de un núcleo central, presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida. Se caracteriza por presentar asentamientos humanos concentrados de más de 15 000 habitantes

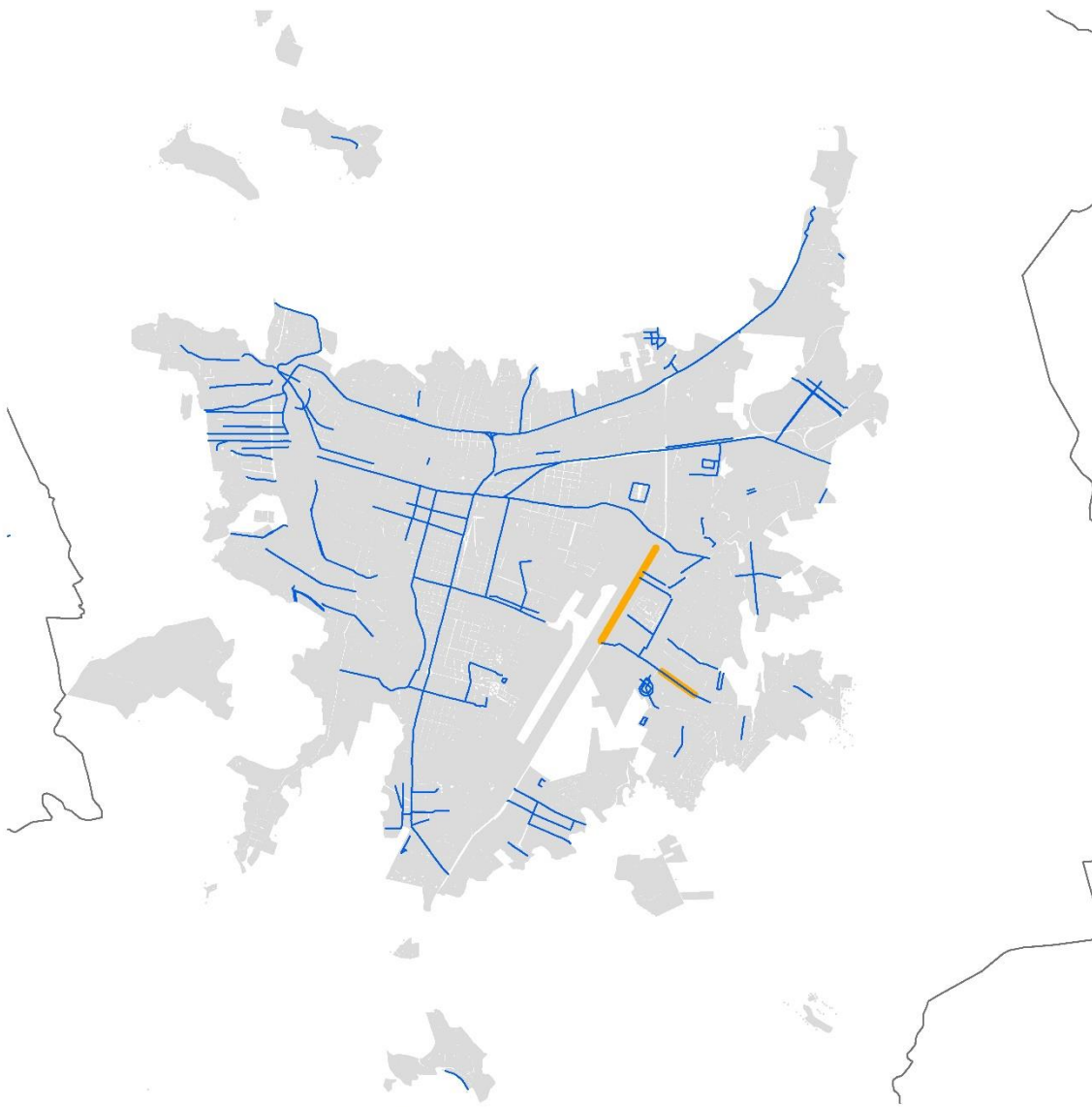
⁵ Son aquellas zonas donde la población es de 2 500 a 14 999 habitantes, las viviendas se encuentran dispersas y en algunas ocasiones carecen de algunos servicios.

Tabla 307.4: Total de muertos en accidentes en el municipio de Uruapan, 2010, 2015 y 2018.

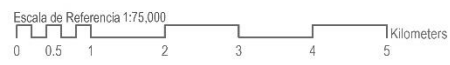
| Año | Total |
|------|-------|
| 2010 | 21 |
| 2015 | 3 |
| 2018 | 2 |

Fuente: INEGI (2020). Sistema Estatal y Municipal de Bases de Datos

Mapa 307.1: Localización de calles de primer orden y ciclovías en la localidad de Uruapan, 2019.



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de la Serie II Carta topográfica escala 1:50,000 y la Secretaría de Obras Públicas y Servicios del Gobierno Municipal de Uruapan



Simbología

- Calles de primer orden —
- Área urbana
- Ciclovías —

Nota: Las calles de primer orden son bulevares, periféricos, ejes viales, viaductos y avenidas principales.

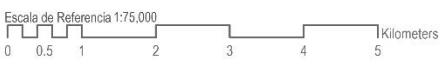
307.2: Localización de las rutas de transporte colectivo en la localidad de Uruapan, 2019.



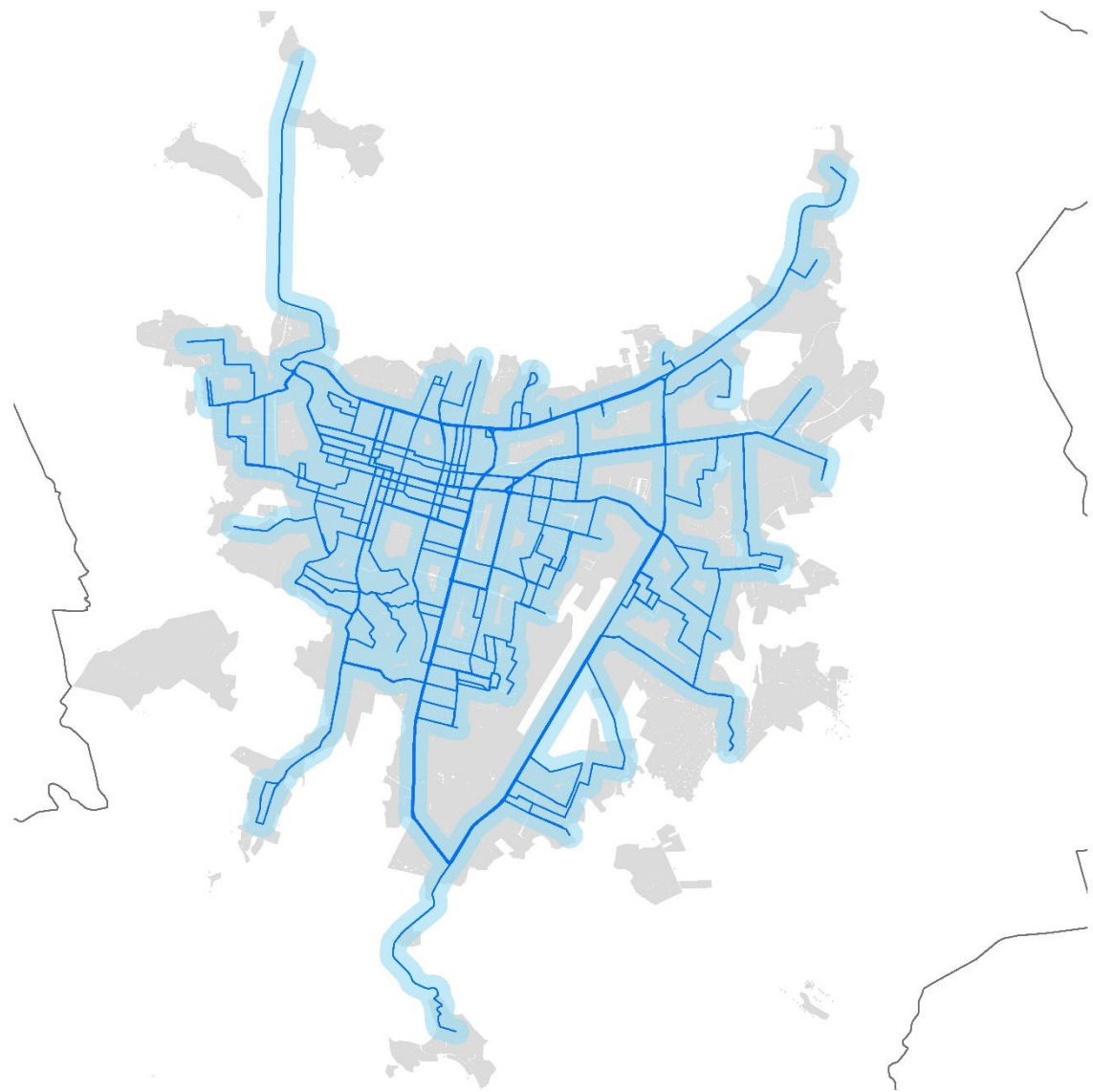
Fuente: Elaboración propia con base en TransportaApp Uruapan 2018

Rutas de transporte público colectivo

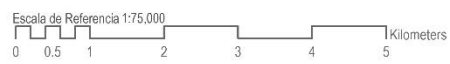
- | | | |
|------------|-----------|-----------|
| — Ruta 02 | — Ruta 19 | — Ruta 31 |
| — Ruta 03 | — Ruta 1B | — Ruta 33 |
| — Ruta 1 | — Ruta 1M | — Ruta 35 |
| — Ruta 10 | — Ruta 1S | — Ruta 4 |
| — Ruta 102 | — Ruta 20 | — Ruta 45 |
| — Ruta 11 | — Ruta 21 | — Ruta 5 |
| — Ruta 12 | — Ruta 22 | — Ruta 50 |
| — Ruta 13 | — Ruta 24 | — Ruta 6 |
| — Ruta 14 | — Ruta 25 | — Ruta 66 |
| — Ruta 15 | — Ruta 26 | — Ruta 7 |
| — Ruta 15A | — Ruta 27 | — Ruta 76 |
| — Ruta 17 | — Ruta 28 | — Ruta 85 |
| — Ruta 176 | — Ruta 2A | — Ruta 9 |
| — Ruta 18 | | |



Mapa 307.3: Localización de rutas de transporte colectivo y su área de cobertura a 200 metros en la localidad de Uruapan, 2019.



Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de la Serie II Carta topográfica escala 1:50,000 y la Secretaría de Obras Públicas y Servicios del Gobierno Municipal de Uruapan



Simbología

- Rutas de transporte colectivo ———
- Área urbana ■■■
- Cobertura a 200 metros ■■■■

Nota: El área de cobertura implica que dentro de ella se caminarán máximo 200 metros para encontrar una ruta de transporte público colectivo.

Referencias:

INEGI (2013). *Diccionario de Datos Topográficos. Escala 1:50 000 (Versión 2)*. Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INEGI (2020). *Sistema Estatal y Municipal de Bases de Datos*. Recuperado de:
<https://sc.inegi.org.mx/cobdem/contenido.jsp?rf=false&solicitud=> Recuperado el día 17 de marzo de 2020.

ITDP (2013). *Hacia una estrategia nacional de movilidad urbana*. México, D.F.: Movilidad Urbana Sustentable

ONU Hábitat (2015). *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*. México, D.F.: ONU Hábitat.

ONU Hábitat (2018). *Índice Básico de las Ciudades Prósperas. Uruapan, Michoacán, México*. Ciudad de México: ONU Hábitat.

Fecha de última actualización:

19 de marzo de 2020

Participantes:

José Manuel Cervantes Molina

Abel Gómez Martínez

José Juan Chora Sandoval

Roberto Flores Chávez

Vo. Bo.: J. M. M. M.

Contacto:

| | |
|--|---|
|  | Implan Uruapan |
|  | @ImplanU |
|  | Implan Uruapan |
|  | <u>contacto@implanuruapan.gob.mx</u> |
|  | 4522552862 |