

163
2es



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

DEPENDENCIA O DESARROLLO DEL ESTADO
MEXICANO A TRAVES DE INVERSION
EXTRANJERA EN INFRAESTRUCTURA EN
CARRETERAS.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

ELENA CASTILLO VARGAS

MEXICO, D. F.

1993



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INTRODUCCION.

El desarrollo de un país esta altamente influido por la existencia de importantes sistemas de comunicaciones y transportes.

El presente trabajo intenta dar una mejor comprensión de la importancia de contar con un sistema carretero eficiente, para el desarrollo del Estado, que influya, reduciendo obstáculos a través de mejoras al mismo, diversificando las potencialidades de los individuos y el intercambio de ideas, sin que esto quiera decir que las carreteras sean la clave exclusiva del progreso.

Sin embargo se requiere destacar, la situación pasada, presente y futura en este subsector carretero, para afianzar y unir voluntades en tareas económicas, sociales, culturales y políticas, de manera que las leyes que regulen estos aspectos lo hagan en forma armónica y natural a fin de que se mejoren los niveles de vida y relaciones sociales de los hombres.

Asimismo también deben ser tomadas en consideración las características orográficas e hidrográficas de la superficie del país y los aspectos demográficos, económicos y políticos, definiendo su situación, función, utilidad e importancia en el

ámbito nacional, para proporcionar lo necesario a los servi --
cios más indispensables de la población.

La utilización de recursos naturales, la comercialización --
de productos, desplazamiento de jefes de Estado, asistencia --
técnica y la vinculación de todos los individuos, exige un ---
eficiente servicio carretero.

La experiencia en los países desarrollados como en los --
subdesarrollados, indica que los transportes han desempeñado -
un papel clave en la lucha por vencer la pobreza.

El Estado actualmente enfrenta una insuficiencia de recur --
sos, por lo que ha recurrido a mecanismos de financiamiento--
externos, en la construcción de la infraestructura necesaria -
en este sector.

En este orden de ideas, ésta tesis, se titula Dependencia
o Desarrollo del Estado Mexicano a través de Inversión Extran-
jera en Infraestructura en carreteras, para tener nociones de
lo que se va a tratar, se requerirá conceptualizar los térmi--
nos empleados de una manera general, establecido esto, es nece --
sario conocer las condiciones geográficas, políticas, demográ-
ficas, culturales y económicas del país, estudios que son pre-
sentados en el segundo capítulo.

Las carreteras han influido el desarrollo del Estado, por lo que es importante destacar su papel, a través de una semblanza histórica, misma que es presentada en el capítulo tercero.

Debido a las tendencias de modernización del Estado ha encontrado nuevas formas de financiamiento en la construcción de éstas obras, dejandolas a particulares nacionales y extranjeros, por lo que en el cuarto capítulo se tratan los aspectos generales de financiamiento de este subsector.

En el quinto capítulo, se tratan los aspectos relativos a la importancia de las carreteras en los países en desarrollo, y su forma de financiamiento a través de organismos internacionales como el Banco Mundial.

CAPITULO I

CONCEPTOS

OPERATIVOS.

CONCEPTOS OPERATIVOS.

1.1. CONCEPTO DE ESTADO.

ETIMOLOGIA.- La palabra Estado proviene del latín "stare" estar, que significa condición de ser.

La palabra Estado tiene diversos significados, uno de ellos como lo señala su raíz etimológica, es la situación en la que se encuentra una persona o cosa en especial, que sujeta a cambios influyen su condición.

Por señalar algunas expresiones en las que es, empleado éste término como una condición de ser, diremos que entendemos por Estado civil de una persona; la situación jurídica concreta, que guarda esa persona, en relación con la familia y puede ser el de soltería o casado. Cuando el poder se encuentra determinado por las normas jurídicas que rigen y atan por igual a todos los individuos, para los cuales, se destinan y fueron creadas, hablamos de un Estado de Derecho. Cuando la autoridad civil, es sustituida en sus funciones por la autoridad militar, se dice que existe un Estado de guerra o sitio. El estado interesante de una mujer, es cuando ésta se encuentra embarazada-

o en gravedad. Pero quien dirige las operaciones de un ejército es el cuerpo de oficiales, denominado Estado Mayor. Estos son por mencionar algunos de los significados de la palabra --- Estado.

Para las ciencias exactas como la física, la situación en la que se encuentra una substancia, por la cohesión de sus moléculas, por variación de la temperatura y presión, suele llamarse, estado de la materia, y puede ser a saber líquido gaseoso y sólido.

Dentro del sistema de medidas, el estado es una medida superficial de 49 pies cuadrados.

Para las finanzas y contabilidad, el estado, es un resumen por partidas generales de la situación que guarda una empresa o negocio.

En épocas antiguas, el rey acostumbraba en ciertos lugares y ocasiones a dar manutención a su comitiva, designándosele a esto, estado.

En términos generales la concepción de la palabra Estado se vierte por un lado como se ha señalado, como una condición -

de ser de las personas o cosas y por otra, como una expresión - jurídico política.

Para conceptualizar éste término, dentro del aspecto jurídico político, diremos que existen multitud de conceptos con relación a esta palabra, pero tales conceptos varían, según la forma en que cada autor, enfoca la realidad estatal, de acuerdo a sus tendencias doctrinarias y modos de apreciar los fenómenos políticos.

Cabe señalar que las épocas pasadas se hicieron a base de cambios y las futuras también se harán a base de estos, pues la manera de pensar de las distintas generaciones y la forma en que éstas actúan ante sus problemas ha variado y así el Estado no es una estructura social inmóvil e inmutable capaz de enmarcarse en los estrechos límites de un concepto.

Podemos decir que como antecedente, la comunidad primitiva, sólo conoció la gens, tribus o agrupaciones de tribus, en las cuales toda la población elegía ciertas personas para ejercer determinadas funciones sociales, pero todavía el vocablo Estado no hacía su aparición como una forma de organización social, esencialmente jurídica.

En la Edad Media, tampoco apareció el Estado con sus caracteres modernos, ya que las funciones que hoy se reclama para

sí el Estado, se encontraban repartidas entre los diversos grupos que detentaban el poder, en aquella época, entre los cuales figuraban la iglesia, el señor feudal, los caballeros y otros privilegiados, por lo cual no se conoció un orden jurídico único, ni un poder estatal centralizado.

Es a partir del Renacimiento, con la aparición de los Estados modernos, que se llega a la unidad socio-política, resultado de un gran esfuerzo de unificación nacional a través de él afianzamiento del absolutismo monárquico, con lo cual aparece por vez primera el empleo de la palabra Estado.

Desde entonces éste término se utiliza para designar la unidad de poder continua, organizada sobre un territorio determinado, con un orden jurídico único, con una competencia jerárquica de funcionarios públicos, con un régimen en el que los medios reales de gobierno y administración, que hasta ese momento fueron copropiedad de una diversidad de cuerpos, se expresan en favor del monarca absoluto, y posteriormente a los gobiernos representativos, con el triunfo de las doctrinas liberales, que a fines del siglo XVIII, tuvieron auge.

Por lo anterior es a partir del absolutismo monárquico, que se configuran los caracteres del Estado moderno.

El Estado se caracteriza esencialmente por la ordenación-jurídica y política de la sociedad, constituyendo, el régimen-de coexistencia humana más amplio y complejo de cuantos ha conocido la historia del hombre, representando la primera forma-política de organización social, en la que el poder se instituye y tiende a volverse impersonal, en un grado de desarrollo determinado y como producto de la sociedad, es ante todo una categoría histórica, que no existió siempre, ni puede aspirar a una vida eterna, ya que está ligado a un período histórico determinado, del que no puede desvincularse, encontrándose abiertamente a una acción transformadora del tiempo.

Jorge Jellineck, al estudiar la naturaleza del Estado, -- señaló: que los modos en los que se puede conocer a éste, se reducen en el fondo a tres grandes grupos, los que lo ven en su aspecto objetivo fáctico, los que lo conciben desde un aspecto subjetivo y los que lo ven desde el punto de vista jurídico, estos tres aspectos dice, no son opuestos, sino que se complementan.

1.1.1. TEORIAS OBJETIVAS.

Las concepciones predominantemente objetivas del Estado, señalan que las instituciones culturales, la organización guber

namental y administrativa, así como las cámaras de representación popular, los tribunales de justicia etc., son hechos --- reales que dan lugar a un conocimiento empírico vulgar, por lo cual estos aspectos, han movido a los sociólogos, juristas, políticos, historiadores, filósofos etc., a examinarlos, pero todos estos estudiosos del Estado coinciden en que éste, es una realidad objetiva y han expuesto al Estado como un hecho. Estas teorías de la concepción objetiva del Estado se dividen en:

- Las que consideran al Estado como un hecho.- El Estado es algo que se da y no es una mera abstracción.

- Las que consideran al Estado como una situación particular o especial de cosas.- Explican que el Estado se da a través de un contrato, que es resultado de un status civilis del hombre.

- Las que confunden al Estado con uno de sus elementos, - territorio, población o gobierno, por ejemplo, cuando se señala: El Estado Federal declara " Nosotros somos el pueblo de ... ordenamos y establecemos esta Constitución ..." (1). Lo que -- quiere decir que el pueblo está dotado de atributos que se estiman propios del Estado y así, también se le puede confundir con sus otros dos elementos.

(1) GONZALEZ, Uribe Héctor. " Teoría Política ". 7a. Edición. 1989. pp.171. - México. Editorial Porrúa.

- Las que lo consideran como una organización natural regida por leyes físicas y biológicas, con una existencia independiente de la de los individuos que la forman. (2).

1.1.2. TEORIAS SUBJETIVAS.

Las teorías subjetivas, son aquellas que atienden de un modo preferente a los actos internos de los sujetos que intervienen en las relaciones políticas, tanto en el orden práctico-gobernado-gobernantes, como en el especulativo, investigadores y estudiosos del Estado.

- Las teorías que consideran al Estado, como un organismo colectivo, espiritual.- Explican a éste, como un organismo colectivo, espiritual y moral, ya no de manera burda, como un organismo biológico. (3)

- El Estado como unidad colectiva o de asociación.- Esta teoría no considera la naturaleza mecánica u orgánica de la asociación, sino en el hecho de que la misma, desde la literatura antigua, se expresa como la idea de asociación sociedad.-- El Estado es una asociación, que preve la unión de hombres agrupados por virtud de un contrato.

(2) GONZALEZ, Uribe Héctor. " Teoría Política ". 7a. Ed ción. 1989. México. -- pp. 173. Editorial Poruía.

(3) IDEM pp. 173.

- El Estado como institución social.- Hauriou, señala que en la construcción del orden individualista, uno de los puntos en los que se basa la institucionalidad del Estado Moderno de Derecho, son los factores subjetivos como los objetivos.

1.1.3. TEORIAS JURIDICAS.

"Las concepciones jurídicas del Estado; éstas dicen que el Estado no sólo es un fenómeno social, sino también un conjunto de relaciones sometidas a un orden normativo y al mismo tiempo a un principio. (4) a fin de captar la realidad total y a saber son:

- " Las que conciben al Estado como objeto de Derecho .- Estas teorías señalan al Estado como una cosa que puede ser --- objeto de disposición o apropiación por parte de un derecho-habiente. " (5)

- El Estado como relación jurídica.- Conciben al Estado como una relación de Derecho entre gobernantes y gobernados"(6) y esa relación, es sometida al orden jurídico por ello son relaciones jurídicas.

(4) GONZALEZ, Uribe Héctor. " Teoría Política ". 7a. Edición. México. pp 192. 1989, Editorial Porrúa.

(5) IDEM. pp. 196.

(6) IDEM. pp. 197.

- El Estado como sujeto de Derecho.- Estas teorías conciben al Estado como un sujeto de derechos y obligaciones, esta concepción es capaz de explicar satisfactoriamente los fenómenos de la vida jurídica del Estado, su unidad, su actividad, -- permanencia, responsabilidades y relaciones, con particulares y otros Estados.

Como señala Jellineck, " El Estado no sólo es un fenómeno social, sino también una realidad psíquica, que descanza en las relaciones directamente humanas, sometidas a un orden normativo por lo anterior, estas teorías no se contraponen sino que se -- complementan ". (7)

Para nosotros la fórmula final que de verdad se ha repetido, durante varias décadas, enseña que el Estado se constituye por tres elementos a saber, ninguno de los cuales puede faltar: en primer lugar el pueblo, que es el conjunto de personas, que unen su voluntad; en segundo lugar, el territorio, es la porción de tierra, que pertenece a una nación y finalmente una organización dotada de mando originario, dominio o imperium, cuyas ordenaciones están dirigidas por una voluntad colectiva, -- sostenida y ejecutada a la vez por la fuerza común, que tiene por objeto procurar la realización de los fines de la vida de una civilización dada.

(7) GONZALEZ, Uribe Héctor. " Teoría Política ". 7a. Edición, 1989, México. -- pp. 197. Editorial Porrúa.

1.2. CONCEPTO DE DESARROLLO.

ETIMOLOGIA.- Del latín " dis ", des, que significa negación u oposición y de " arrollar ", envolver una cosa, es decir desenvolvimiento.

La utilización de la palabra desarrollo está presente en diferentes ámbitos de la vida.

Así cuando hablamos del desarrollo de una expresión matemática, consiste en transformar esa expresión en otras equivalentes, hasta llegar a una expresión determinada.

En la mecánica el desarrollo es la distancia que recorre un velocípedo por cada vuelta que da al plato con los pedales.

Para la Fisiología, el desarrollo es el conjunto de fenómenos relativos de la vida y las funciones de los seres orgánicos, que constituyen la esencia del crecimiento de los seres vivos.

En la fotografía, se habla del desarrollo de la imagen, -

es decir el revelado de la misma.

La composición que sigue a una exposición alta y que toma de nuevo él o los elementos total o fragmentariamente se le --- denomina desarrollo.

Para unos este vocablo designa simplemente el crecimiento de una cosa del orden físico, intelectual o moral. Para otros es el desenvolvimiento armónico de un organismo o institución o grupo social en el que todos sus componentes evolucionan y progresan en forma proporcional.

Cabe señalar que las palabras crecimiento y desarrollo -- suelen usarse como conceptos afines, pero éstos términos presentan diferencias importantes, ya que los marcos teóricos en que se desenvuelven son diferentes.

La palabra crecimiento pertenece principalmente al ámbito biológico y se refiere a los aspectos cuantitativos, relativos al aumento de la masa corpórea en las diferentes etapas del ciclo vital de un organismo determinado, este aumento, se da por el código genético y por la influencia del ambiente. Mientras que el vocablo desarrollo hace referencia a aspectos cualitativos.

De los conceptos encontrados, es admisible apuntar que el contenido de la palabra desarrollo, es eminentemente social, como se expresa en el siguiente concepto " Desarrollo es acceso a la salud, es acceso a la educación y a la cultura, a la posibilidad de que los hombres se comuniquen con sus semejantes, es la posibilidad de desenvolver, plenamente los recursos naturales y los humanos, de que una colectividad dispone " (8). El desarrollo no es un fin, sino un medio de lograr que la gente viva más y mejor, con una mayor disponibilidad de satisfactores materiales, es el que los individuos esten bien alimentados, para ser capaces de leer, escribir y comunicarse, participando en tareas literarias científicas para poderse desenvolver más en la vida social.

Como decía Marx, es sustituir el dominio del azar y las circunstancias sobre los individuos, por el dominio de los individuos sobre estos.

El desarrollo no es solamente esto, es también la afirmación de la voluntad de autonomía y de independencia para los hombres. Todos los seres humanos anhelan, ser libres para superarse en sus cualidades inherentes como hombres y como pueblo, con el deseo de dejar de ser simples nacionales objeto, para convertirse en sujetos activos de su propio destino, por lo cual

(8) ASOCIACION NACIONAL DE ABOGADOS DE EMPRESAS A.C. " La Inversión Extranjera y Transferencia de Tecnología en México ". 1a. Edición. 1973. -- pp. 47.

el desarrollo no debe atender a una forma de colonialismo, pues mientras exista éste, no se podrá tener una paz estable, ni de desarrollo alguno posible.

El Estado en su evolución histórica y en el proceso de su construcción y despliegue de su capacidad de intervención, supone la construcción de un aparato burocrático capaz de imponer su hegemonía en la sociedad y la economía, con la formación de un grupo dirigente, con liderazgo y capacidad de gestión y -- ejercicio de poder.

Este aparato requiere cohesión estatal, lo que se va a dar en un proceso largo, a través de la creación de instituciones que fortalezcan esta cohesión. Conforme se va desarrollando - ese aparato, se garantiza la eficacia de su intervención y requerirá, entonces, de un instrumento técnico, más elaborado, - para la complejidad del mismo y los objetivos, resultado de su intervención, por lo cual es necesario una mayor programación, de ahí que la centralización política no es sólo para mantener la cohesión estatal, sino también para que sus intervenciones sean más eficaces y así lograr el desarrollo equilibrado del - pueblo del país Estado.

Existen países que se preocupan por este aspecto, e intro

ducen en sus programas de trabajo lo que se ha denominado Planes Nacionales de Desarrollo.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos- señala en su artículo 26.- " El Estado organizara un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional , que imprima so- lidez, dinamismo permanencia y equidad al crecimiento de la eco- nomía para la independencia y la democratización política social y cultural de la nación.

El desarrollo económico, tiene implícito lo político, cul- tural, técnico, científico y aún artístico que se engloba sin - lugar a dudas, en el ámbito de lo social.

En resumen el desarrollo es un proceso social que consis- te, en emplear más y mejor los factores productivos con que --- cuenta un país, y la capacidad de los individuos que lo confor- man, sin importar edad, raza, sexo y condición social, mediante la utilización creciente de bienes de capital, conocimientos y- tecnología, con objeto de lograr el progreso económico, políti- co cultural y social y que los efectos de este progreso se dis- tribuyan con mayor equidad entre los miembros componentes de -- ese país, teniéndolo acceso a una vida mejor más plena sana y de _ mayor duración, tratando de evitar daños a la naturaleza, logran

do así que los individuos que conforman un Estado, tengan libertad para decidir su propio destino.

1.3. CONCEPTO DE INFRAESTRUCTURA.

ETIMOLOGIA.- La palabra infraestructura proviene del latín " infra " que significa debajo de, y de " estructura ", construir.

En el conocimiento común, el vocablo infraestructura se utiliza para designar todo tipo de servicios considerados como esenciales en la creación de una economía moderna, englobando la educación, energía eléctrica, servicios sanitarios, vivienda, etc., así como también el capital fijo con que cuenta un país, subrayándose en especial el aspecto relativo al suministro de los servicios de carreteras, puentes y ferrocarriles.

De lo anterior es importante destacar que dentro de la significación de ésta palabra, el aspecto relativo a la construcción de carreteras es señalado como de gran importancia.

El término infraestructura como lo señala su raíz etimoló

gica, es aquella parte de una construcción que esta bajo el nivel del suelo.

Así en la Arquitectura y Obra Pública, se utiliza para -- designar " El conjunto de trabajos relativos a los cimientos - de las construcciones, o el lecho de las carreteras sobre el - cual se asienta el firme, el balastro, los puentes sifones de ferrocarril, pero no en la vía propiamente dicha, ni las agujas, señales y estaciones que constituyen la superestructura ". (9)

La infraestructura es toda obra construída para las comunicaciones y transportes, sean terrestres, marítimas o aéreas.

En el siglo diecinueve las inversiones privadas británicas financiaron la mayor parte de la red ferroviaria y carretera - América del norte y sur.

Los países subdesarrollados recurren para la construcción de una mejor infraestructura a préstamos de los países más ricos, debido a que no existe mucho ahorro interno, o bien cuando es posible éste, se encuentra bloqueado por sistemas fiscales y comerciales primitivos.

Es de apuntarse que la creación de infraestructura exige-

(9) *Enciclopedia de la Ciencia y de la Técnica. 2a. Edición. Barcelona España.*

grandes capitales, con los cuales no se cuenta, por ser éste - tipo de obras de beneficio social, siendo difícil encontrar que el inversionista privado en el país, participe en éste ámbito, - de ahí, que el Estado intervenga para la realización de estas - obras. Pero sino se atraen los fondos suficientes el Estado;- no podrá realizar sus fines.

Es particularmente necesario para iniciar un proceso de - desarrollo en los países del tercer mundo, las carreteras, con sus servicios accesorios que unan el interior de un país, faci - litando o abriéndolo posibilidades a la producción de cosechas, - a la comunicación de todas las regiones de dichos países que - permitan el intercambio de bienes y servicios, para poder com - petir con el exterior y obtener una mejor y equitativa distri - bución de la riqueza.

Por lo tanto, si se desarrolla un mejor sistema de carre - teras, ferrocarriles, puertos, puentes, etc., eficientes y -- acordes a la realidad social, puede extenderse rápidamente el mercado potencial de los productos y obtener una mayor especia - lización, que redunde en beneficio social.

1.4. CONCEPTO DE CARRETERA.

ETIMOLOGIA.- Del latín " strata ", camino.

El sistema de caminos se inició utilizando las calzadas de las vías antiguas, por donde circulaba el transporte de tracción, modificándose, después gradualmente, por la evolución de técnicas y tecnologías, utilizadas en la realización de este tipo de obras. Por lo cual se acostumbraba denominar caminos a las vías rurales, mientras que el nombre de carreteras se aplica a los caminos de características modernas, destinados al movimiento de gran número de vehículos.

De ahí que los vocablos camino y carreteras se usen como conceptos sinónimos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el día 19 de febrero de 1940, emplea el término caminos y no el de carreteras y señala en su artículo primero:

" Son vías Generales de Comunicación:

VI.- Los caminos;

- a) Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero;
- b) Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas , entre sí; y
- c) Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean cons--truidos por la federación; ".

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien ejerce las facultades del poder Ejecutivo en esta materia, al referirse al servicio prestado en transporte terrestre, hace uso -- del término carretera y no de camino.

La utilización de este vocablo, creemos que se deba, como ya se mencionó anteriormente a que en cada una de las épocas en las que fue o es empleada esta palabra, las tecnologías usadas-- y las costumbres, han cambiado, así el término disco se emplea-- ba anteriormente para designar, el objeto plano y circular de -- escaso espesor, en el cual aún se graban vibraciones sonoras, -- hoy ese mismo disco con algunos cambios en sus características-- originales, como presentación, material etc., se le denomina -- compac disc, o disco compacto. Algunas personas siguen utili-- zando el término disco.

Consideramos que el término camino, no es el correcto pa-- ra designar a la vía pública, en la cual transitan vehículos y-

personas, esta palabra ha caído en desuso, continuando el de carreteras.

La Enciclopedia de la Ciencia y la Tecnología conceptualiza el término carretera como " una zona de terreno, libre de -- obstáculos naturales y artificiales sensiblemente en forma de -- cinta, destinada al tránsito de personas y de vehículos dotada de obras artificiales necesarias para que no se interrumpa su -- continuidad. Pueden ser de tierra apisonada pero más frecuentemente, se hallan con alquitrán hormigón etc., las mayores exigencias, motivadas por el tráfico más intenso han obligado a -- perfeccionar los detalles constructivos de las carreteras, mayores anchuras, nuevos materiales para las capas de asentamiento y de rodadura, eliminación de curvas y pendientes etc. "

En este concepto no se señala el carácter público de las -- carreteras, es imprescindible la intervención del Estado en su -- construcción. Cabe señalar como ya se mencionó anteriormente, -- que este tipo de obras es de beneficio común y por lo cual re-- quieren de gran inversión, en la que difícilmente participa la -- iniciativa privada.

1.4.1. CLASIFICACION DE CARRETERAS.

En la práctica vial Mexicana se pueden distinguir varias -

clasificaciones de carreteras, algunas de estas clasificaciones coinciden con las dadas en otros países.

1.4.1.1.- CLASIFICACION POR SU TRANSITABILIDAD.- Corresponde a las etapas de construcción de la carretera y se dividen en:

- TERRACERIA.- Cuando se ha construido la sección de proyectos hasta su nivel de su brasante, transitable en tiempo secas.
- REVESTIDA.- Cuando la subrasante se ha colocado ya una o varias capas de material granular, siendo transitable en todo tiempo.
- PAVIMENTADA.- Cuando sobre la subrasante se ha construido ya totalmente el pavimento.

1.4.1.2.- CLASIFICACION ADMINISTRATIVA.- Tenemos:

- FEDERALES.- Cuando son costeadas integralmente por la federación y se encuentran por lo tanto a su cargo.

- ESTATALES.- cuando son construídas por el -- sistema de cooperación a razón de 50% por la entidad federativa y - el otro 50% por la federación.

- VECINALES.- Construídas con cooperación de los vecinos beneficiarios pagando un- tercio de su valor, y los dos ter- cios restantes la federación y -- la entidad.

- DE CUOTA.- Su inversión es recuperable a tra- vés de cuotas de paso.

1.5. CONCEPTO DE INVERSION EXTRANJERA.

ETIMOLOGIA.- La palabara inversión proviene del latín --- " inversio,-onis ", que significa alterar, el orden de colocación de las cosas y extranjera del antiguo francés " estrangier " de otro -- país.

Revisando la Legislación Sudamericana y la de México, en- contramos que no existe un concepto preciso del significado de

Inversión Extranjera. Unos sólo consideran la inversión extranjera, como aquellos bienes en especial máquinas y equipo entrado en su país y destinado a la producción de bienes y servicios, así como también recursos monetarios provenientes de fuentes -- externas de financiamiento, otros sólo toman en cuenta para esta significación todo aquello que provenga o sea originado en el extranjero.

En México se toma como criterio para considerar Inversión Extranjera, la nacionalidad del emisor, como lo señala el artículo segundo de la Ley Promover la Inversión Mexicana y Regular la Extranjera.

Art. 2o.- " Para los efectos de esta ley se considera Inversión Extranjera, la que se realice por:

- a) personas morales extranjeras
- b) personas físicas extranjeras
- c) unidades económicas extranjeras sin personalidad jurídica y empresas mexicanas.

En otros países Sudamericanos simplemente no se contemplan normas relativas al concepto de Inversión Extranjera.

Para otras legislaciones el factor origen de capital es - .

preponderante, y otras dan una definición expresa.

Así en Uruguay, La Ley Sobre Normas para la Aplicación de la Ley de Inversiones Extranjeras, expresa en su artículo lo.-- " A los efectos de aplicación de la presente ley, se entenderá por Inversión Extranjera todo capital proveniente del exterior, con derecho : transferencia de su valor así como de sus utilidades ". (10)

En Nicaragua La Ley de Inversiones Extranjeras señala en su artículo lo.- " se entenderá capital extranjero para los fines de la misma, el capital existente y originado fuera de Nicagragua, perteneciente a personas naturales o jurídicas extranjeras o a nacionales que residieren permanentemente en el exte---rior. " (11)

El artículo segundo de esta ley establece " El capital extranjero podrá consistir en:

- a) Divisas y moneda extranjera;
- b) maquinaria agrícola, industriales y mineras, equipos, herramientas, instrumentos, accesorios, repuestos y materias -- primas necesarias para la instalación completa y funcionamiento inicial de la empresa o actividad a que se destinen.

(10) *Estudio Comparativo de las Legislaciones Latinoamericanas Sobre la Regulación y Control de la Inversión Extranjera*. OEA. 1975. pp. 16

(11) *IDEM*, pp. 42

c) activos intangibles como patentes, licencias marcas de fábrica y servicios, lo mismo que arrendamiento de equipos;

d) préstamos en moneda extranjera con plazos no menores - de un año, concedidos a favor de personas o compañías domiciliadas en Nicaragua y fondos en moneda extranjera destinados a ser invertidos en la adquisición de obligaciones emitidas por las - mismas;

e) ganancias no distribuidas provenientes de capital extranjero invertido en el país. " (12)

El capital extranjero podrá adoptar cualquier modalidad - como divisas, maquinaria, patentes, procesos técnicos, marcas - de fábrica u otras formas que se consideren de interés a juicio de la Administración en la que se lleve a cabo la inversión externa.

En el Acuerdo de Integración Subregional Andino, la decisión 24, consagra un concepto de Inversión Extranjera Directa.

Inversión Extranjera Directa.- Son " los aportes provenientes del exterior propiedad de personas naturales o empresas extranjeras, al capital de una empresa, en moneda libremente -- convertibles, plantas industriales, maquinaria o equipos, con - derecho a la reexportación de su valor y a la transferencia de-

(12) " Estudio Comparativo de las Legislaciones Latinoamericanas Sobre la Regulación y Control de la Inversión Extranjera". OEA. 1975. pp. 12.

utilidades al exterior.

" Igualmente se consideran como inversión extranjera directa, las inversiones en moneda nacional provenientes de recursos con derecho a ser remitidos al exterior. " (13)

De acuerdo con lo anterior, podemos dar el siguiente concepto de Inversión Extranjera.

Inversión Extranjera es la adquisición por el gobierno o los ciudadanos de un país, de activos en el extranjero en forma de préstamos depósitos bancarios, letras de gobiernos extranjeros, así como valores industriales o gubernamentales, edificios, patentes, marcas y maquinaria, que normalmente hace el inversionista extranjero con el propósito de obtener un tipo de interés superior o mayores dividendos, en relación a otros tipos de cambio, o por temor de alteraciones políticas o fiscales en su país de origen.

El anterior concepto presenta dos caracteres, la Inversión Extranjera Directa y la Inversión Extranjera Indirecta.

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA.- Es aquella efectuada por-

(13) " Estudio Comparativo de las Legislaciones Latinoamericanas Sobre la Regulación y Control de la Inversión Extranjera. " OEA. 1975. pp. 18.

particulares extranjeros, para el establecimiento, mantenimiento o desarrollo de toda clase de negocios, o a través de préstamos a particulares para obtener el interés pactado, o para la compra de un negocio establecido.

INVERSION EXTRANJERA INDIRECTA.- Es aquella efectuada generalmente entre gobiernos u organismos internacionales a gobiernos o empresas públicas a través de préstamos o colocación de valores bursátiles oficiales del país receptor de los créditos en las bolsas de valores del país que otorga el crédito.

1.6. CONCEPTO DE SOBERANIA.

ETIMOLOGIA.- Esta palabra proviene del latín " supremus " que significa lo más elevado.

El concepto de soberanía ha sido fruto de las ideas de varios filósofos y juristas: así como de luchas que en diversa medida y permanentemente han realizado los pueblos.

La doctrina jurídica internacional ofrece distintas concepciones de ésta palabra, por lo cual haremos una breve síntesis de la evolución histórica del concepto soberanía, además de

señalar que éste concepto esta ligado al de Estado.

En la antigüedad clásica, se desconoció, el concepto de soberanía, no obstante que la voluntad del principe tenía fuerza de ley, justificaban que unos mandaran y otros obedecieran.

En la Edad Media, como se señaló con anterioridad al conceptualizar al Estado, no se conoció una centralización de poder, propia del Estado Moderno. El rey, el barón feudal, la iglesia etc., trataban todos ellos de hacerse independientes del derecho de los demás y ser superiores a éstos.

Con el surgimiento del Estado Nacional, en Europa Continental, Francia fue el primer país del Continente Europeo, donde se desarrollo un fuerte poder monárquico de carácter nacional y territorial, es aquí donde los orígenes del concepto de soberanía, empiezan a vislumbrarse.

El concepto soberanía, encontró su primera elaboración fundamental en la obra de Juan Bodino, la República publicada en 1576.

Con Bodino, el concepto de soberanía se configura y alcanza su significación absoluta, ya que éste autor es el primero-

en introducir el término soberanía en la ciencia política y -- elabora una teoría orgánica y sistemática, que sirvió para -- afianzar el poder absoluto monárquico. Este autor consagra sus servicios al absolutismo, en esa época los reyes fueron considerados arbitros supremos de los destinos de sus pueblos.

Bodino señaló: " Dado que, después de Dios, nada hay de mayor sobre la tierra que los príncipes soberanos, instituidos como sus lugartenientes para mandar a los demás hombres es preciso prestar atención a su condición para así respetar y reverenciar su majestad con la sumisión debida y pensar y hablar de ellos dignamente, ya que quien menosprecia a su príncipe soberano, menosprecia a Dios del cual es su imagen sobre la tierra ". (14)

En el capítulo X de su libro expresa Bodino " El primer atributo de el príncipe soberano es el poder dar leyes a todos en general y a cada uno en particular. Con esto no se dice -- bastante, sino que es preciso añadir sin el consentimiento de superior o igual o inferior. Si el rey no puede hacer leyes -- sin el consentimiento de un superior a él, es en realidad súbdito; si de un igual, tiene un asociado y si de los súbditos, sea del senado o del pueblo, no es soberano ". (15)

(14) BODINO, J. " Los seis libros de la República ", libro primero capítulo X, pp. 166.

(15) IDEM. pp. 166.

La soberanía como la concibe Bodino es una fuerza de unificación de afirmación y de independencia del Estado, que reside en la persona del monarca y no en la comunidad política. -- Este autor a pesar de su tendencia absolutista es el primero en establecer las bases teóricas más razonadas de la doctrina de la soberanía.

Hobbes de acuerdo con su pensamiento señala " En efecto - si voluntariamente ingreso a la congregación de quienes constitúan la asamblea declaró con ello, de modo suficiente su voluntad, y por tanto hizo un pacto fáctico de estar a lo que la mayoría ordenará. Por esa razón si rehusa mantenerse en esa tesitura, protesta contra algo de lo decretado procede de un modo - contrario al pacto y por tanto, injustamente. " (16)

Así para Hobbes el contrato por el cual los hombres se -- constituyen en una sociedad política y se someten a un poder soberano, en modo alguno obliga a comprometerse a éste poder.

Locke, también parte de la idea del contrato social confirmando al contrato su verdadero sentido bilateral como fuente de obligaciones recíprocas entre gobernantes y gobernados, y -- afirma " El hombre, que no tiene poder sobre su propia vida, no puede hacerse esclavo de otro por un contrato o por su propio

(16) HOBBS. " *Leviatan* ", parte II, del Estado, cap. t8. pp. t44.

consentimiento, ni puede tampoco someterse al poder absoluto y arbitrario de otro que le arrebatará la vida cuando le plazca".
(17) Reservándose así el hombre un cúmulo de derechos tenidos - como inherentes a su condición humana, sobre la que se finca su libertad civil y política.

Rousseau, propone una explicación de este concepto, también a través de un contrato social, pero le imprime a éste la categoría de póstulado de la razón y no de hecho histórico y señala " La transición del Estado natural al civil, produce en el hombre un cambio muy notable sustituyendo en su conducta la justicia al instinto y dando a sus acciones la racionalidad de que antes carecía. Es entonces cuando sucediendo la voz del deber a la impulsión física y el derecho al apetito, de hombre que -- antes no había considerado ni tenido en cuenta más que su persona se ve obligado a obrar basado en distintos principios, consultando a la razón antes de prestar oídos a sus inclinaciones.- Aún que se prive en este estado de muchas ventajas naturales, gana en cambio otras tan grandes, sus facultades se ejercitan y -- se desarrollan, sus ideas se extienden, sus sentimientos se ennoblecen, su alma entera se eleva a tal punto que si los abusos - de esta nueva condición no le desagradasen a menudo hasta colocar le en situación inferior a la que estaba, debería bendecir sin cesar el dicho o instante en que la quitó para siempre y en que, de animal estúpido y limitado se convirtió en un ser inteligente.

(17) LOCKE, " *Ensayo sobre el gobierno civil* ". Cap. II pp. 34.

te un hombre. " (18)

1.6.1. EPOCA CONTEMPORANEA.

Debido al esfuerzo civilizador y progresista del pensamiento liberal que, convertido en acción, se llama Revolución Francesa, la soberanía cambia de titular y de las manos del monarca absoluto, pasa a manos del pueblo que así se convierte en soberano.

Juan Austin, filósofo político ha expuesto de manera más-completa el aspecto legal de la soberanía señalando: que la primera tarea que se debe realizar, es hallar ante todo, en el seno de una sociedad determinada, la autoridad superior definida, a quien rinde obediencia habitual el conjunto de ciudadanos. - Ese superior a su vez no debe acatamiento a ninguna autoridad - más elevada. Cuando encontramos una autoridad que dicta y no - recibe ordenes nos referimos al poder soberano de un Estado.

En una comunidad política independiente, el soberano es - absoluto y singular, su voluntad es ILIMITADA, porque si pudiera cohibir su actuación dejaría de ser supremo, toda vez que se vería sometido entonces a las exigencias de un poder coactivo.

(18) ROSSEAU, " El contrato social ". Cap. VIII. pp. 27.

su voluntad es INDIVISIBLE, porque si el poder sobre ciertas funciones o personas aparece encomendado de una manera irrevocable y absoluta a un determinado cuerpo político, perdería en otro caso, su supremacía universal y dejaría, de ser soberano. Su voluntad es INALIENABLE, del mismo modo, por la sencilla razón de que si renunciara a su soberanía, ya no podría recuperarla por la simple actuación de su voluntad. La ley por consiguiente es, simplemente la voluntad del soberano, es un mandato, que obliga a los súbditos a hacer o abstenerse de hacer alguna cosa bajo la amenaza del castigo, en el supuesto de desobediencia. El soberano mismo es ilimitado frente a la ley positiva porque es su propio creador. Como decía Hobbes dentro de la esfera de la ley no puede producirse ninguna orden injusta, el soberano es ilimitado y por eso, tiene el derecho legal de querer cuanto se le ocurra, como proyección de sus deseos.-

Como se ha visto este autor, entiende a la soberanía como el poder ilimitado, indivisible e inalienable que esta, no en la totalidad de un cuerpo político sino tan sólo en el Estado-agregando que el soberano es el Estado, da así un sentido diferente a este vocablo del utilizado con anterioridad por diversos autores, no se refiere a gobernantes y gobernados, sino únicamente al cuerpo de personas que ejercen el poder público, la idea de Austin, reside en el gobierno a través del cual la sociedad obedece y se sujeta al poder de éste.

Este autor señala algo especial, que el soberano es ilimitado frente a la ley positiva, y por consiguiente tiene el derecho legal de querer cuanto se le ocurra como proyección de sus deseos. Frente a esto salta la duda de si el Estado no quiere y piensa por sí mismo, sino que quiere y piensa a voluntad de los hombres que lo detentan, se abre con ello la posibilidad de un régimen totalitario, por lo que sería correcto hablar de soberanía del pueblo ya que esta forma de entender al Estado conduciría a una democracia.

La soberanía puede considerarse desde dos aspectos, el -- aspecto de supremacía, entendido en el ámbito interno, y el de independencia en el ámbito externo.

La supremacía consiste, en que la voluntad del Estado no admite, contrariedad en el orden interno dado que ésta respaldada por un poder supremo irresistible y no condicionado, considerado en relación a los poderes que existen en su territorio.

Es el poder de mando más elevado e incondicionado que --- existe dentro de su territorio. Dentro del Estado, existen --- otros entes que pueden obligar y constreñir pero que a su vez - están obligados y sujetos al Estado.

La independencia es el aspecto exterior de la soberanía - que se manifiesta al permitir actuar libremente al Estado, en - el campo internacional. Los Estados son iguales entre sí, sin

que ninguno pretenda superioridad o autoridad sobre los demás.

Como manifestación de independencia, ésta que los países escojan libremente la forma de gobierno que más les acomode o guste, así como también elegir a sus autoridades.

En la práctica internacional, la imposición de los países desarrollados y económicamente fuertes ha sometido a los débiles a la obediencia política, ya que la dependencia económica disminuye la facultad soberana de los Estados y coarta su libre determinación.

CAPITULO II

ASPECTOS

GENERALES

DE MEXICO.

ASPECTOS GENERALES DE MEXICO.

2.1. DATOS FISICOS.

México, ó Estados Unidos Mexicanos, República Federal de América del Norte, tiene una superficie de 1'967,183 Km² de --- área continental, 752 km² de islas del Golfo y el Caribe y -- 4,612 km² de islas del pacífico. situándose por este motivo en el lugar número trece, dentro de los veinte principales países del mundo por su superficie.

Es casi cinco veces menor que Canada, cuatro veces infe-- rior que Brasil, cuatro y media veces menor con relación a Esta-- dos Unidos, con un área un tercio menor a la Argentina, así se-- podrían encerrarse dentro de nuestro territorio dos veces a Ve-- nezuela, tres a Chile, cuatro a Paraguay o Ecuador.

La posición geográfica de nuestro país es de 32°43' lati-- tud norte, 14°31.9' latitud sur, 86°42.6' longitud oriente y --- 118°27.4' longitud oeste, situándose en el hemisferio norte, -- siendo cruzado en su centro por el trópico de cáncer.

Físicamente México tiene la forma de una cornucopia pre---

senta acantilados en el litoral, playas bajas y arenosas en el este.

En el sureste del país se encuentra Yucatán, que está separada de Cuba por el canal del mismo nombre, con 210 kms., de ancho, comunicando así el Golfo de México y el Mar Caribe, en su extremo oeste.

En el pacífico, se encuentra una extensión de tierra en forma de lengua, con 143,790 kms., conocida como península de Baja California, formando el Golfo de ese nombre.

2.1.1. OROGRAFIA.

El accidente más notable del país es la gran meseta, llamada Antiplanicie Mexicana, complejo montañoso que corre de -- sureste a noroeste, sobresaliendo dos grandes crestas que se -- distancian a medida que avanzan, conocidas con los nombres de Sierra Madre Oriental y Occidental, los flancos exteriores de la primera se inclinan hacia el Golfo de México y los de la se gunda hacia el Océano Pacífico y Golfo de California.

La altiplanicie está formada por una serie de aglomera---

ciones de aparatos volcánicos, a la que se le denomina eje volcánico, destacándose por su altitud como principales cumbres; - el Citlaltépec, que es conocido como Pico de Orizaba con 5,610m de altura, el Popocatépetl con 5.465m y el Iztaccihuatl a 5,230m.

La mitad de la superficie del país es montañosa y abrupta. las tierras planas se encuentran diseminadas en una serie de -- valles y llanos pequeños y estrechos, lo cual dificulta el sistema de comunicaciones y lo hace costoso.

México es uno de los países con mayor altura sobre el nivel del mar, así la ciudad de México, tiene una altitud de -- 2,238m, Pachuca 2,399m y Zacatecas con 2,410m, sobre el nivel -- del mar, en promedio sus tierras están a 1,050m, de altura sobre este nivel, lo que constituye una ventaja para la radiocomunicación.

2.1.2. HIDROGRAFIA.

Se carece de un sistema de rios importante, tanto desde -- punto de vista de la navegación interior, como para fines de -- irrigación, no así para las posibilidades de generar energía -- eléctrica.

Los ríos que desembocan en el Golfo de México y el Mar -- Caribe, son el Grande o Bravo del Norte, que desde ciudad Juárez hasta su desembocadura, forma la frontera con Estados Unidos destacándose también por su importancia el Panúco, Tecolutla, San Rafael, Papaloapan, Coatzacoalcos y en el Pacífico, - el Colorado, Yaqui, Lermal-Santiago, Balsas, etc.

Por lo abrupto del terreno, las cuencas son modestas y -- las fuertes pendientes hacen que la erosión constituya un problema nacional.

El país cuenta " con 278 mil km², de depósitos de agua ", (19) de los cuales 123,000 km² son de agua dulce y 155,000 km², son depósitos de agua salubre en lagunas, litorales, bahías y esteros.

2.1.3. CLIMAS.

En la gran extensión de México, encontramos variados climas, " el clima seco se extiende sobre un 28.3% de su superficie, el muy seco en un 20.8%, el templado en el 23.1%, el cálido subhúmedo en un 23.0% y el cálido húmedo en un 4.8% ". (20)

(19) INEGI, " Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos ", 1990. -- México. pp. 10.

(20) IBIDEM.

2.2. DATOS BASE HUMANOS.

De los datos arrojados por el último censo de población - 1990, México cuenta con 81'249,645 millones de habitantes de -- los cuales el 50.9%, son mujeres y el 49.1% son hombres.

La población urbana asciende a 57'959,721 y la rural es - de 23'289,924.

El Distrito Federal tiene 5,494.16 habitantes por km2 y - Estados como Chihuahua, Sonora, Quintana Roo y Baja California-Sur tienen 9.88, 9.86, 9.80 y 4.31 habitantes respectivamente - por km2, existiendo una gran irregularidad en la distribución - de la población, resultando una densidad promedio de 41.30 ha-- bitantes por km2.

" La población menor de 14 años asciende a 31'146,504 mi-- llones de habitantes; la de 15 a 64 años es de 46'234,035; la - población de 65 años en adelante es de 3'376,841'y dentro de la no especificada se encuentran 492,265. " (21)

Los mexicanos nacidos en el extranjero fueron 340,824 -- personas.

(21) INEGI, " Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos ", 1990 ---- México. pp. 322.

De la población mayor de 5 años existentes en el territorio nacional 5'282,347 personas que hablan lenguas indígenas y como grupos autóctonos más numerosos que emplean sus propias lenguas está el náhuatl con 1'197,328 hablantes, el maya con 713,520 y el mixteco con 383,544.

2.2.1. EDUCACION.

El analfabetismo de la población de 15 años y más fue en 1990 del 12.4% el equivalente a 6'161,662 personas, existiendo una pequeña disminución con relación a 1980, puesto que el índice era del 17.0% el equivalente a 6'451,740 personas, resultando que el 13.4% de esta población no cuenta con instrucción primaria, el 22.8% con primaria incompleta, el 19.3% con primaria completa y el 42.5% con instrucción post primaria.

2.2.2. CRECIMIENTO.

Los matrimonios registrados en 1990, fueron 637,460, los divorcios ascendieron a 44,160 y los nacimientos registrados - ese año fueron 2'735,312 y las defunciones fueron 488,300 personas.

Considerando las cifras anteriores, podemos decir que la población creció en ese año el 2.3%.

La dispersión de los poblados y la escasa fuerza productiva de la mayoría de ellos dificulta la construcción de una red capilar de comunicaciones.

Por lo anterior las comunicaciones deben contribuir a la redistribución de la población para que la densidad demográfica sea más homogénea.

2.5. DATOS BASE ECONOMICOS.

Los recursos naturales del país son muy diversos, se tiene abundancia de unos y escasez de otros. Teniendo gran importancia los yacimientos de petróleo.

En el año de 1992, la producción nacional de crudo, fue de 2,000 millones y medio de barriles diarios, volumen similar al conseguido en 1991. Las exportaciones de éste recurso -- ascendieron a casi un millón 400 mil barriles diarios, contándose con 65 mil millones de barriles, como reserva, que con los niveles de producción y exportación actuales garantizan medio-siglo más de abasto.

El sector público en 1992, generó un superavit financiero de 7.8 billones de viejos pesos, dejando atrás el sobre endeudamiento del sector público.

" En 1988, el saldo de la deuda externa incluyéndo el --- Banco de México representa el 62% del Producto Interno Bruto, así el primero de junio de 1992, se cancelaron pasivos de la - deuda externa por casi 7,200 millones de dólares, con lo que la deuda externa alcanzó sólo el 16.6% del PIB ". (22)

Los niveles de ingreso de la población se sitúan, según datos del último censo de población 1990 de la siguiente manera: el 7.2% de la población no recibe ingresos, el 19.3% reciben menos de un salario mínimo; el 36.7% percibe de uno a dos salarios mínimos; el 15.1% recibe de tres a cinco salarios mínimos y el 7.6% más de cinco salarios mínimos.

El número de mujeres activas en ese año ascendió a ---- 5'644,588 y las mujeres inactivas fueron 22'636,359, de las -- cuales el 15.8% son estudiantes, el 59.6% están dedicadas al - hogar, el 0.6% son jubiladas y pensionadas, el 0.4% son incapa citadas, el 2.1% están en otras condiciones.

(22) SALINAS, Carlos. " IV informe de gobierno ". 1992. Excelsior. México ---

En los últimos cuatro años el Sistema Nacional de Empleo canalizó a 700 mil personas a puestos de trabajo y otorgó casi 300,000 mil becas a trabajadores desempleados.

Durante la Administración de este sexenio presidencial, - el gasto nacional en la educación paso del 3.6% al 5.0% del PIB.

Para incrementar la producción agropecuaria y forestal se requiere la construcción y mejoramiento de infraestructura hidroagrícola y la reposición de recursos naturales. Por lo cual se ponen en operación presas de almacenamiento y hectáreas de riego.

México avanza en la captación de turismo, así en el año de 1992, se captaron 3,000 millones de viejos pesos en este sector.

2.4. DATOS BASE POLITICOS.

La República Mexicana, tiene 31 Estados y un Distrito Federal, esta dividida en 2402 municipios, el Estado con mayor número de municipios es Oaxaca, con 570 y Baja California sólo cuenta con 4 municipios.

El gobierno federal tiene la necesidad de coordinar a los gobiernos de los Estados para realizar obras con sentido nacional.

La forma de gobierno de México, es una República, Representativa, Democrática y Federal, regida por la Constitución Política del 5 de febrero de 1917.

El Supremo Poder de la Federación se divide para su ejercicio en poder Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

El Poder Ejecutivo, se depósita en una persona que se denomina " Presidente de la República ó de los Estados Unidos Mexicanos "

El Presidente de la República es electo por voto universal para un mandato de seis años, ejerce este cargo auxiliado por varios secretarios de Estado, nombrados por él.

El poder Legislativo, se depósita en el Congreso de la Unión, integrado por la cámara de Diputados y la de Senadores, es decir es bicameral.

La cámara de Diputados está integrada por 300 diputados electos según el principio de mayoría relativa, mediante distri

tros electorales uninominales y 200 diputados electos según el principio de representación proporcional, mediante listas regionales en circunscripciones plurinominales, esta cámara se renueva cada tres años.

La cámara de Senadores esta compuesta por dos miembros de cada Estado y dos por el Distrito Federal, nombrados por elección directa, esta cámara se renueva por mitad cada tres años.

El poder Judicial de la Federación se integra por la Suprema Corte de Justicia, Tribunales Colegiados y Unitarios de Circuito y por Juzgados de Distrito.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación esta integrada por 21 ministros numerarios y 5 supernumerarios, nombrados por el presidente de la República con aprobación de la cámara de Senadores.

Los Tribunales Colegiados de Circuito se integran por 3 magistrados. Los Unitarios de Circuito por un magistrado y los Juzgados de Distrito por un juez.

La capital del país es la ciudad de México, siendo también de gran importancia Guadalajara, Monterrey, Puebla, Torreón, Veracruz, etc.

Los centros de población dispersos, el aislamiento, los obstáculos a la vida y la carencia de comunicaciones eficaces, han impedido que México, se integre cabalmente en una unidad física, económica y social.

En materia de comunicaciones es de gran importancia ---- ampliar experiencias en la construcción de comunicaciones vecinales, en las que cooperen por partes iguales, la federación, los Estados y los particulares.

2.5. TRANSPORTES Y EJES NACIONALES.

Los ejes nacionales de comunicación que demanda el desarrollo del país, se integran por todo tipo de comunicaciones, ya sean terrestres, aéreas, eléctricas, postales, marítimas etc.

Los ejes quedan determinados en función de las zonas vitales y la necesidad de unirlos, atendiendo a sus características económicas-sociales y a las exigencias de la producción y el consumo.

La existencia de todos los medios de comunicación a lo largo de los ejes nacionales, no significa paralelismo nocivo, sino atención a todos los variados requerimientos de transporte y comunicación.

Procediéndose de tal manera se jerárquizan las obras de comunicación, por lo cual unas serán vías troncales es decir ejes y otras serán vías secundarias que simultáneamente alimentan y drenan el caudal circulatorio de los ejes es decir, que distribuyen.

La dispersión de las tierras para el cultivo, la mala distribución de la población, la debilidad de la mayor parte de -- las unidades productoras, la impotencia económica, etc., de las autoridades locales para satisfacer los problemas concernientes a las comunicaciones y las nuevas necesidades en la producción, distribución y consumo, obligan al gobierno federal a trazar -- paralelamente a los ejes nacionales, una red de comunicaciones rurales de toda índole.

De esta manera, la arbitrariedad y la improvisación en la construcción de caminos, ferrocarriles, aeropuertos, líneas telegráficas etc., desaparecen y es substituida por un plan congruente racional y realista.

El país ha resentido un déficit de carreteras modernas la concertación lograda con inversionistas privados y gobiernos de los Estados entre 1989 y 1992, permitió que se inaugurarán 768 - Kms., de autopistas de cuatro carriles beneficiando a seis Esta-

dos entre ellos a Sinaloa, Veracruz, Monterrey, Aguascalientes etc., llegando así a 3,100 kms. de carreteras construidas en - que va de este sexenio, superando lo construido en los últimos 25 años. Además con esta construcción y con el programa de -- mantenimiento de carreteras se han generado 460.000 empleos.

En ferrocarriles Nacionales de México, se está aplicando una nueva política comercial y de tarifas, estimulando el mayor uso de éste medio en la movilización de carga, reconociéndose que no esta en condiciones de apoyar la competitividad de la - economía mexicana.

Es fundamental recuperar su eficiencia, encontrando las - mejores condiciones para la prestación del servicio.

Con el saneamiento financiero, el equipamiento y la reorganización operativa de los puertos en el país, se crearon las bases para incrementar la participación de los servicios portuarios, requiriéndolo flujos importantes a fin de elevar, su efi - ciencia, condición básica para el comercio exterior. La inversión privada participa en éste sector con 1.5 billones de viejos pesos, estableciéndose terminales de carga y muelles para cruceros y marinas.

En el ámbito de las telecomunicaciones, se logran cambios significativos, la comunicación vía satélite crece aprovechando la infraestructura de los satélites Morelos I y II. Para el año de 1994, se contara además con los satélites solidaridad I y II, teniendo una capacidad cuatro veces mayor a los Morelos.

Teléfonos de México, se desincorporó del sector público, sobre la base del crecimiento y mejoramiento de la calidad del servicio, participando sus trabajadores como accionistas con dos billones de viejos pesos.

En la telefonía celular, se han otorgado concesiones a empresas privadas para prestar el servicio y en menos de dos años se ha logrado una cobertura de 80 ciudades.

Se continua con la modernización del servicio postal y telegráfico, ampliando su cobertura a un 95% de la población.

Es necesario que se construyan aeropistas rurales, así como ampliar el servicio de radiocomunicación, para establecer relaciones comerciales, culturales y humanas, suceptibles de llegar a los rincones más apartados, lo que acrecentará verdaderamente, el espíritu de unidad nacional y de justicia social.

CAPITULO III

MEDIOS

DE

TRANSPORTE

TERRESTRE.

MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

3.1. SITUACION, FUNCION, UTILIDAD E IMPORTANCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

SITUACION.- El hombre en su eterna necesidad de transportarse y comunicarse, ha heredado obras para el disfrute de la comunidad, la cantidad y calidad de estas obras determina la acción gubernamental requerida.

El transporte ejerce una influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas, políticas, militares y de seguridad de los países, constituyendo uno de los elementos esenciales de su infraestructura.

El transporte puede realizarse por tierra, es decir por carretera o por ferrocarril, así también por agua y aire.

El Estado es el encargado de emprender obras de interés general, para todo el territorio nacional, especialmente aquellas que ningún particular o grupo, está en condiciones de efectuarlas, en virtud de los recursos requeridos y beneficios obtenidos.

El servicio público de transporte terrestre en vías de -- jurisdicción Federal, está reservado exclusivamente para el Estado según lo establece la propia Constitución, y haciendo uso de sus facultades concesiona y otorga permisos, a particulares, teniendo como meta el beneficio común.

FUNCION.- El transporte es desplazar personas y bienes de un punto a otro, siguiendo una trayectoria determinada.

Para los comerciantes el transporte representa el medio-- de obtener mercancías de las fuentes de producción y de distribución.

El transporte constituye para los industriales una parte-- importante de sus actividades, así las materias primas que son transformadas con apoyo de instalaciones y equipos adecuados se traducen en unidades o productos de servicio.

Los planificadores ven al transporte como el elemento que más interviene en los planes, programas y proyectos del Desarrollo Nacional.

Los economistas incluyen al transporte dentro de la infra estructura económica del país, siendo uno de los medios utili--

zados para determinar su desarrollo, pues de él depende el desplazamiento de los bienes y servicios indispensables en las actividades de los distintos sectores económicos.

Para la población en general el transporte terrestre funciona como elemento importante en la comunicación de las diversas regiones del país.

UTILIDAD.- En México es posible lograr la especialización y la productividad a través del transporte, en la medida en que se puedan transportar con rapidez y eficiencia las personas, -- las materias primas y los productos acabados.

Fortalece nuestra independencia nacional y coadyuva al -- ejercicio pleno e integral de la soberanía, mejorando nuestra -- vinculación con el exterior.

Contribuye a la descentralización de la vida nacional y -- al desarrollo de una sociedad más igualitaria a través de la -- comunicación de las distintas regiones del país.

Es de gran ayuda en la realización del abasto oportuno y mejora los sistemas de comercialización y almacenamiento.

Genera empleos al utilizar mano de obra en la conservación, construcción y mantenimiento de la infraestructura en éste subsector.

Representa ganancia, seguridad y comodidad para el usuario, además de ser útil en la disminución del tiempo de viaje.

IMPORTANCIA.- El transporte terrestre, se relaciona prácticamente con todos los sectores de la economía, mediante su acción se movilizan insumos y materias primas, necesarios para la producción de bienes y el traslado de éstos, a los centros de consumo, es también el medio por el cual, las personas se desplazan de un lugar a otro, resultando ser un factor importante en el encadenamiento de actividades involucradas en el desarrollo económico, político, social y cultural, siendo la columna vertebral que atiende a todos los sectores productivos y comerciales del país.

La Constitución de 1917, en su artículo 73, fracción XVII, señala como facultades del Congreso: dictar leyes sobre Vías Generales de Comunicación.

Es así que el Gobierno Federal con base en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, otorga a la Secretaría de Comunicaciones

y Transportes las facultades del Estado en la materia, y entre ellas esta la planeación, control, organización, seguridad, vigilancia y operación de servicios, como la construcción modernización, conservación y ampliación de la infraestructura para -- los transportes en concordancia con organismos públicos descentralizados y empresas privadas, organizaciones vecinales y gobiernos estatales.

3.2. LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

El 13 de mayo de 1891, se estableció que los quehaceres públicos del Poder Ejecutivo quedarán a cargo de siete Secretarías de Estado, entre las que figuraba por vez primera, la de Comunicaciones y Obra Pública, quedando incorporados a ésta nueva Secretaría doce sectores; correos internos, vías marítimas de comunicación, vapores, faros, unión postal universal, telégrafos, teléfonos, ferrocarriles, monumentos, carreteras, señalándose en esa época, la importancia de las mismas para el Desarrollo Nacional, calzadas y puentes, lagos y canales, obras en el Palacio Nacional y Chapultepec y el desagüe en el Valle de México.

Esta Secretaría, conservó su estructura institucional durante el período revolucionario.

En la Constitución de 1917, se crearon para el despacho - de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de Tierra y Aguas, Colonización e Inmigración, Trabajo, Industria y Comercio, de Guerra, - de Marina y de Comunicaciones y Obra Pública.

El 30 de octubre de 1935 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el 30 de octubre de 1939, se denominó - nuevamente de Comunicaciones y Obra Pública, fue hasta 1976, -- cuando ésta última Secretaría paso a formar parte de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obra Pública. En virtud de las adiciones modificaciones y reformas que sufrió la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el 29 de diciembre de -- 1982, se le segregaron a la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes, todas las unidades de trabajo vinculadas con la -- infraestructura para el transporte, quedando a su cargo la realización de carreteras.

3.3. DESARROLLO DE LA RED CARRETERA.

3.3.1. EPOCA PREHISPANICA.

El registro más antiguo que hace alusión a los caminos -- prehispánicos, señala que consolidado el poder de los mexicas -

entablaron batalla contra los Xochimilcas, a quienes los ven--
cieron y entre los tributos que les impusieron, se les ordenó -
la construcción de una calzada desde Xochimilco hasta Tenochti-
tlán, la cual se realizó rápidamente, puesto que se disponía de
la fuerza necesaria para ello.

Siendo los mexicas un pueblo guerrero, una de sus necesi-
dades básicas era proyectar y localizar estratégicamente los --
caminos por donde debían llegar con puntualidad los tributos --
que eran impuestos a los pueblos sojuzgados. Los correos mante-
nían informado al emperador de lo que sucedía en sus dominios,-
para lo cual el primer correo, corría sin descanso hasta la pri-
mera estación en donde comunicaba su mensaje a otro correo, ---
quien partía inmediatamente a otra estación y así volaba la no-
ticia hasta llegar a la ciudad de México.

" Algunos refieren que los caminos prehispánicos eran sim-
ples brechas abiertas a través de bosques y montañas. " (23), --
construidas con terracería, usando sólidas bases de piedra, cu-
ya superficie era revestida con grava y una capa de argamasa, -
como cemento natural."

Las vías terrestres de comunicación mexicana, constituían -
una verdadera red caminera de la altiplanicie, las rutas de co-

(23) SECTOR, *Comunicaciones y Transportes. " El transporte en México "*. ---
2a. Edición. Editorial Delta. México. 1989. pp. 14.

municación de mayor comercio azteca estaban orientadas hacia -- las tierras bajas de Tabasco y sus alrededores, sus rutas principales seguían el camino de México-Veracruz, únicamente hasta Tehuacán y continuaban a Tochtepec.

El transporte se hacía a través de cargadores humanos llamados tiamemes, que eran acostumbrados desde niños a ese ejercicio.

Existe una hipótesis en el sentido de que " los olmecas - fueron los primeros en establecer los caminos costeros del Golfo, por los que lograron difundir su avanzada cultura. -- Posteriormente estos caminos fueron utilizados por los mayas, - en especial por los chontales, encargados de enlazar el área -- comercial de la península de Yucatán. " (24)

3.3.2 EPOCA COLONIAL.

En 1519 llegó la expedición de Hernán Cortés a lo que hoy es Veracruz, donde se le confirmó la noticia del esplendor del imperio azteca, por lo que Cortés, empezó a tener solicitudes - caciques para libertarlos de la tiranía azteca. El conquistador partió hacia México con sus aliados los Cempoaltecas, logrando también la amistad de los tlaxcaltecas, llegó al pie del Popo--

(24) SECTOR, *Comunicaciones y Transportes. " El transporte en México "*, ----

catépetl en donde siguió recibiendo adhesiones de mexicanos so-
juzgados, haciéndolo su entrada a Tenochtitlán.

Consumada la caída del imperio, Cortés inició la expansión
de la conquista, descubrió nuevas regiones y las pobló para in-
corporar esos territorios a la corona española.

La colonización y el control del territorio de la Nueva -
España se convirtió en una realidad para el enlace entre la --
ciudad de México y Veracruz.

En los caminos se establecieron las ventas, lugares donde
los viajeros atendían sus necesidades y cargaban a sus animales,
estas ventas fueron importantes para la viabilidad de la colo--
nia, facilitaban la seguridad y el tráfico, proporcionando los -
primeros puntos fijos.

España estableció un rígido monopolio comercial se prohi-
bió el intercambio de mercancías entre las colonias, por ese mo-
tivo se instauró la Casa de Contratación de Sevilla, la cual se
encargaba de controlar las transacciones, suministro e inmigra-
ción entre España y las tierras descubiertas.

" En 1522 Hernán Cortés ordenó la construcción del camino
de Tenochtitlán a Veracruz, mediante el cual lograría comunicar
se con Europa. Este camino fue el primero en transformarse en-

una carretera cuando en 1531, Sebastián de Aparicio utilizó por primera vez las carretas tiradas por bueyes, trayéndo de España a México por esa vía; la cultura, el gobierno, los misioneros, - la imprenta y una gran variedad de productos. " (25)

Hacia 1540 cien recuas de mulas podían transitar a lo -- largo de éste camino. Persisten en éste período como rutas importantes las prehispánicas, que se multiplicaron con los intereses comerciales de los españoles.

Durante la colonia los caminos que se abrieron a lo ancho y largo del territorio nacional, fueron auspiciados por un sistema de consulados, los cuales tenían a su cargo la construcción y conservación de caminos, recibiendo los fondos necesarios de lo que se recababa como derecho de avería, que gravaba las mercancías de importación y por el concepto de peaje, que se exigía a los usuarios de los caminos desde 1574.

" Por el auge minero, se abrieron y colonizaron nuevas regiones, integrándose una red vial con el propósito de extraer y transportar la producción de las minas provocando como consecuencia colateral el surgimiento de la agricultura y de la ganadería. " (26) estipulándose para los explotadores de minas, que debían conservar los caminos para el tránsito de recuas y carre

(25) SECTOR, *Comunicaciones y Transportes.* " *El transporte en México* ". ----
2a. Edición. México. Editorial Delta. 1989. pp. 16.

(26) IDEM.

tas.

3.3.3. MEXICO INDEPENDIENTE.

El movimiento insurgente en México fue, desde sus comienzos, una guerra de clases, los transportes y caminos heredados de la colonia sirvieron para que los ejércitos de ambos bandos transportaran víveres y material de combate. En este período no fue posible ocuparse de las vías de tránsito, cuyas condiciones empeoraron conforme pasaba el tiempo.

En 1822, la Secretaría de Relaciones, tenía a su cargo caminos. La última fase de la campaña de independencia terminó, con la entrada a la ciudad de México, del ejército trigarante con Agustín de Iturbide.

Con estos acontecimientos se cerraba la etapa insurgente tras once años de lucha, que dejaron al país en un estado socioeconómico, casi en ruinas. Por los desajustes políticos, demográficos y el abandono de tierras, el comercio quedó paralizado por la destrucción de los caminos, especialmente los que correspondían a la región central del territorio Mexicano.

3.3.4. LA REPUBLICA.

En 1824, fue suprimido el derecho de avería que junto --- con el de peaje financiaban la reparación de los caminos. Durante este período se encomendó a las organizaciones de comerciantes, la conservación y construcción de las vías carreteras.

Los gobiernos subsecuentes continuaban haciendo esfuerzos por rehabilitar la red de caminos, pero los breves lapsos de - paz no eran suficientes.

Con el triunfo de la Revolución de Ayutla, la realización de las obras de infraestructura terrestre quedaban a cargo, de la Secretaría de Fomento, Colonización , Industria y Comercio.

" En 1821, se facultó a MOISES AUSTIN, para colonizar Texas, en 1836 a 1845, promovió la lucha separatista de ese territorio, la cual fructificó en la independencia, " (27) del mismo adhiriéndose al territorio de los Estados Unidos de Norteamérica, firmandose el tratado de Guadalupe, el 2 de febrero de 1848 lo que significó la pérdida de esa porción de tierra para el - país, por falta de caminos que impidieron a sus pobladores --- integrarse a la cultura e idiosincrasia de la nación mexicana.

(27) SECTOR, *Comunicaciones y Transportes. " El Transporte en México "*. ----
2a. Edición. México. Editorial Delta, 1989. pp. 19

3.3.5. LA REFORMA.

Con breves lapsos de 1861 a 1863 y de 1867 a 1872, el gobierno del presidente Juárez, estuvo en un constante viajar por los caminos de la nación, primeramente debido a la guerra civil entre liberales y conservadores, después por la intervención -- francesa.

De Veracruz llegaron las tropas francesas a la capital -- del país, sirviéndo por desgracia al rápido avance de los invasores, el antiguo camino real, que ligaba a la costa del Golfo con el Antiplano, Juárez, decidió abandonar la capital, marchando a San Luis Potosí, donde estableció la sede de su gobierno, -- y debido a los problemas que enfrentaba durante ese período, sal lió para Saltillo, motivo por el cual conoció palmo a palmo los caminos que el virreinato acondicionó para el tránsito de diligencias.

" Así el 19 de diciembre de 1867, éste presidente destinó la partida de un millón 200 mil pesos del presupuesto nacional- de egresos, para la construcción y conservación de los caminos- del país, a cargo de la Secretaría de Fomento, medida que constituyó la primera en su género, tomada por un mandatario, " (28) siguiéndo a ésto, la promulgación de leyes regulatorias, que se referían a la creación de dependencias encargadas de la vigilan (28) SECTOR, *Comunicaciones y Transportes*. " *El transporte en México* ". ----
2a. Edición. México. Editorial Delta, 1989. pp. 20.

cia y conservación de los caminos, para la Administración General, el otorgamiento de concesiones para la construcción de nuevas vías de comunicación y elaboración de cartas de la República Mexicana.

3.3.6. PORFIRIATO.

En éste período las comunicaciones estuvieron volcadas sobre los ferrocarriles, poco se realizó en materia de caminos, - el objetivo principal era alimentar las estaciones de este medio. El gobierno consideraba la construcción de nuevos caminos que comunicaran las regiones importantes, así como la conservación de las ya existentes, por lo que se pusieron en marcha las obras de Tehuacán, Oaxaca y Puerto Angel.

En 1895, correspondió a la Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública la atención de las vías federales, concediendo subsidios a las entidades federativas para la construcción de caminos estatales, responsabilizándolas de la reparación y conservación de estos caminos.

El automóvil hizo su aparición en México en 1906, trayendo consigo la innovación en el concepto del transporte, sin embargo en nuestro país no significó, ninguna mejora para los caminos existentes.

3.3.7. PERIODO REVOLUCIONARIO.

En 1910 se inicia la Revolución Mexicana, las batallas se libraban principalmente en torno de los centros ferroviarios de mayor importancia, porque facilitaban el desplazamiento masivo de tropas de un lugar a otro y a largas distancias. Los jefes y oficiales gobiernistas incautaban trenes, para usarlos como cuarteles generales móviles, persistiendo, ésta situación con Francisco I. Madero.

3.3.8. GOBIERNOS POSTERIORES.

Carranza en 1914, decretó la intervención del gobierno en los ferrocarriles de México, creó la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionales.

En 1917 una gran cantidad de vagones, carros de pasajeros locomotoras, quedaban inservibles, las vías se encontraban deterioradas, resultando riesgoso el tránsito de los convoyes. Así en la Constitución del mismo año, se estableció que correspondía a la Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, los asuntos relativos a ferrocarriles, caminos, carreteras nacionales, obras en terrenos federales, costas, puertos, marina mercante telégrafos, correos y teléfonos.

En la Ley de Secretarías de Estado, promulgada el 31 de diciembre del mismo año, se autorizaba a dicha Secretaría, para adquirir materiales herramientas y equipo necesario para la construcción de obras nacionales.

En 1925 los automovilistas se limitaban a transitar por calles y calzadas urbanas, el transporte de mercancías y personas se hacia por ferrocarril.

Mientras esto acontecía en el país, en Norte América y Europa, se desarrollaba la industria automotriz y las redes camineras crecían con rapidez. Los caminos se modificaron de manera gradual y las normatividades para la circulación de carruajes se transformaron en reglamentaciones para el tránsito de automóviles.

Al paso de los años el automóvil empezó a evolucionar, sobre todo en velocidad, por lo que los caminos de México se volvieron obsoletos.

El gobierno del presidente Alvaro Obregón, adquirió maquinaria especial para la construcción de carreteras, en su mandato celebró el primer Congreso de Caminos, surgiendo el proyecto de legislación para promover la construcción y conservación de caminos en México.

Con Plutarco Elías Calles, creó la Comisión Nacional de Caminos, órgano autónomo, que resultó el punto de partida de la gran obra caminera con que se cuenta hoy día. Esta Comisión no tenía la experiencia necesaria para la construcción de carreteras, por lo que se contrató a una empresa extranjera, para la realización de los primeros caminos de México a Pachuca y de México a Puebla, convenios que fueron rescindidos en 1926.

Posteriormente éste órgano pasó a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, como Dirección Nacional de caminos.

Antes de la nacionalización Petrolera, las compañías que se dedicaban a la explotación de éste recurso, construyeron caminos que sirvieron exclusivamente para su propio provecho, buscando la rapidez, en la entrada de maquinaria y productos necesarios para la industria. La naturaleza de estos caminos era privada, su uso se condicionaba al tránsito exclusivo de vehículos propiedad de las compañías petroleras extranjeras, la duración de éstas obras era efímera, siendo útiles sólo durante el tiempo en que los pozos estuvieran produciendo.

A partir de la expropiación petrolera se han construido, las comunicaciones necesarias para unir zonas productoras, dejando de ser caminos provisionales y privados.

En 1935, el presidente Cárdenas, terminó la construcción de la carretera México a Nuevo Laredo, obra que implicó un gran reto para la ingeniería mexicana.

En ese mismo año se creó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en el año de 1939, se le denominó nuevamente de Comunicaciones y Obra Pública, hasta el año de 1976.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, fue publicada - en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de febrero de 1940, necesaria para regular la planeación, construcción, establecimiento y explotación en materia de Comunicaciones y Transportes.

El presidente Avila Camacho, realizó diversas obras públicas entre las que se encontraba la continuación de los trabajos en las carreteras de Chetúmal-Bacalar-Peto; y Chetúmal-Subteniente Lopéz, haciéndolo frontera con Belice.

" La actual Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- tiene su antecedente inmediato en la fusión, de ésta Secretaría con la exsecretaría de Asentamientos Humanos y Obra Pública, y las unidades de otras instituciones vinculadas con la planeación construcción, y conservación de obra pública, de acuerdo a lo - dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

el 22 de diciembre de 1976 y sus modificaciones y adiciones, --
D.O.F. del 29 de diciembre de 1982". (29)

3.4. EFECTOS EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS.

Dentro de una sociedad organizada es necesario contar con una red de carreteras, como mecanismo de desarrollo, tanto para satisfacer necesidades primordiales, como para la defensa de la cultura y soberanía.

3.4.1. ASPECTOS SOCIALES.

La construcción de carreteras produce como resultado la descentralización de la vida nacional, puesto que a través del desplazamiento de las actividades productivas y el bienestar social, disminuye en gran medida, la emigración a los grandes centros urbanos.

Las distintas regiones que integran el país, actúan dentro del fortalecimiento del pacto federal, participando los campesinos, obreros, industriales, estudiantes, etc., como unidades -- del desarrollo regional y nacional.

Un buen sistema de carreteras permite que el gobierno fe-

(29) SEP. " Enciclopedia de México ". Tomo III, México. 1987. Enciclopedias de México. S.A. de C.V. pp. 1719.

deral lleve, programas de asistencia a los distintos sectores de la población, como la salud e higiene, educación, energía eléctrica, agua potable, drenaje, etc., así como la ayuda oportuna en casos de desastre.

Se ha demostrado que existen regiones que están incomunicadas, provocando con ello, el atraso en el desarrollo de las mismas, puesto que los funcionarios encargados de realizar --- obras públicas, tienen escasas oportunidades de viajar por esas regiones.

3.4.2. ASPECTOS ECONOMICOS.

Los efectos que producen en el aspecto económico las carreteras son muy variados. Contando con una gran extensión y buena distribución de las mismas se logra que los transportes sean baratos, interviniendo en los costos de producción y distribución de bienes y servicios, como en la disposición de los mismos en el momento en que se necesitan, trayendo consigo reducción de costos para los productores, en la exportación de sus productos, redundando en que el país produzca y ofrezca -- precios que le permitan estar en posibilidades de competir con el exterior.

Los diferentes sectores sociales del país, a través de -- las carreteras organizan las actividades de la economía, que -- fortalecen las entidades productivas, con base en una verdadera equidad.

También se obtiene el aprovechamiento potencial de los recursos naturales de las distintas regiones y se garantiza la -- autosuficiencia alimentaria básica, al otorgar seguridad jurídica a las diversas formas de tenencia de la tierra, apoyos, insumos, fertilizantes, asistencia técnica y se impulsa la organización de productores, moderniza el aparato productivo, lo que permite la sustitución de importaciones, mejora el intercambio en sector agropecuario y se logra que este sector se integre a hacia adentro y sea competitivo hacia afuera, lo que permite -- elevar en nivel de vida de la población rural y reduce el intermediarismo excesivo.

Otro de sus efectos y el más importante dentro del aspecto económico, es que las carreteras son ingreso de divisas para la nación, porque a través de las mismas se transporta petróleo.

3.4.3. ASPECTOS CULTURALES.

Las carreteras son los medios, por los cuales se pueden - conocer los modos de vida de las distintas regiones que conforman el país, zonas arqueológicas más importantes, costumbres, - alimentación, museos, teatros, etc., así como a los grupos étnicos, permitiéndolo un acercamiento con los mismos, sin que se - pretenda destruir sus raíces, sino al contrario, luchar por los derechos de estos grupos, como seres humanos, como mexicanos, -

en defensa de la cultura nacional, es decir responden con eficiencia, a las exigencias que plantea la realidad del país, a cancelar el aislamiento de algunas regiones del territorio que han padecido gravemente su incomunicación con los centros urbanos.

A través de eficientes carreteras, el turismo se incrementa permitiendo la entrada de recursos monetarios, para el país.

CAPITULO IV

LIMITES DE MEXICO EN LA

CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA

EN EL SECTOR CARRETERAS.

Límites de México en la construcción de infraestructura en el sector carreteras.

4. NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN EL SECTOR CARRETERO NACIONAL.

Los Estados Unidos de Norte América, cuentan con 296 mil kms., de carreteras, mientras que México sólo cuenta con aproximadamente 243 mil 500 kms.

La infraestructura con que cuenta el país, en materia de carreteras, resulta insuficiente para responder a la demanda creciente de las mismas, lo que repercute en el aspecto económico, social y cultural.

Es imprescindible tener una interconexión eficiente, para poder competir, con el exterior, pues de lo contrario no estaremos en igualdad de circunstancias y será imposible aspirar y lograr mejores niveles de vida para el pueblo en general.

Los empresarios señalan que las deficiencias en éste sector, constituyen un obstáculo para el incremento de la producción industrial, los bienes no pueden esperar meses para ser-

movilizados, sin incurrir en altos costos por concepto de almacenamiento, control, así como por demora, lo que se traduce en pérdidas directas.

El transporte en carreteras tiene predominio sobre los -- demás medios de transporte, presenta mucha flexibilidad, puede ir de puerta en puerta y atender la demanda de los fabricantes y consumidores, con rapidez.

La red carretera nacional contaba en 1985, con un total de 224 mil 225 kilómetros y en 1992 " se incrementó en un total de 243 mil 509 kilómetros de caminos construidos, de los cuales 49 mil 412 son vías federales (45 mil 956 libres y 3 mil 456 - de cuota), 61 mil 108 kms, son caminos estatales y caminos vinculados, 99 mil 869 km son rurales y 33 mil 120 km son brechas". (30).

Por lo anterior la infraestructura en este subsector, constituye para el país elemento insustituible para su desarrollo, pero puede convertirse en barrera para éste, sino se cuenta con la capacidad suficiente de la red.

4.1. PARTICIPACION DEL ESTADO EN SU DESARROLLO.

El Estado participa en la construcción de obras de beneficio común, definiendo su participación por la importancia de las mismas.

(30) OLMEDO, Bernardo. " Transporte y Comunicación para la economía ". *Transformación*. Canacointra. Marzo de 1993. pp 4. México.

La rectoría del Estado en éste sector se fortalece al proyectar la construcción de carreteras, establecer los procedimientos de supervisión, los términos de las concesiones, en la ampliación, conservación y construcción de nuevas vías.

4.1.1. INVERSION DEL ESTADO.

El financiamiento es deficiente para el sistema de Comunicaciones y Transportes, sobre todo para obras de ampliación y mejoramiento de su infraestructura, resultando ser, éstas, indispensables para el crecimiento sostenido de la economía, la elevación del nivel de vida de la población, en la creación de fuentes de trabajo y para el fortalecimiento de la Soberanía Nacional.

Para el período de 1989-1994, el gobierno federal de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, plantea la construcción de 4,000 kms., de carreteras para obtener comunicación directa entre distintas regiones del país y el Distrito Federal.

Dentro del Plan Nacional de Comunicaciones 1992, " la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizó gestiones necesarias ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, pa

ra obtener préstamos del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo. " (31) los recursos provenientes de estos créditos se destinaron a la rehabilitación y seguridad en el tráfico, a la modernización y ampliación de carreteras y a los sectores ferroviario y portuario.

Superar los retos nacionales requiere de un Estado democráticamente fuerte, con capacidad de dirección y con posibilidad de generar procesos de participación social que refuerzen a la misma sociedad, sobre bases duraderas de equidad y eficiencia así como un sector privado con imaginación creadora y disposición para responder con eficiencia a las exigencias que plantea la realidad nacional.

4.2. INVERSION PRIVADA.

Los criterios de participación de inversionistas privados en carreteras, obedece a que no es una actividad que el gobierno federal deba de realizar sólo, por el contrario representa uno de los ejes de la nueva política orientada al aceleramiento del proceso de modernización de México, con la apertura y colaboración más estrecha del financiamiento privado, así como el de otros países, permitiéndole la liberación de cuantiosos recursos, necesarios para otro tipo de obras.

(31) ABAD, Mario. " 42 billones de pesos ejercerá SCT en 1992 ". *El Nacional*. México. 20 enero de 1992. pp. 3

Al modernizar la red de carreteras del país, se han modificado los procedimientos de diseño y construcción para adaptarlos a los nuevos requerimientos, apoyados en proyectos determinados y confiables que permitan la intervención de inversionistas privados tanto nacionales como extranjeros.

El programa de Trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el año de 1993, contará para la realización de sus fines, " con un presupuesto de 42,118.3 millones de nuevos-pesos, de los cuales la inversión pública será de 4,985.2 millones de N.P.; las inversiones privadas ascenderán a 29,499.1 millones de N.P., el sector social participará con 487.3 millones de N.P.; y el gasto corriente será de 7,146.7 millones N.P. " (32) de los cuales el subsector carretero absorberá 23,508.3 millones de N.P., dentro de los que se incluye recursos de pronasol, generando quinientos mil empleos directos e indirectos, en la construcción de autopistas de cuota.

El Estado busca nuevas formas de financiamiento para aumentar los recursos que le permitan la construcción de las carreteras, necesarias para un rápido crecimiento, lo que no ocurriría si se contara únicamente con recursos públicos.

(32) SCT. " Programa de trabajo 1993 ". *Excelsior*, México, 19 de enero de 1993, pp. 11-A.

4.2.1. CONCESIONES; CAMBIO EN EL ENTORNO ECONOMICO DEL TRANSPORTE EN CARRETERAS.

El papel del Estado es mantener la autoridad que conduzca, oriente y permita la armonía entre todos sus integrantes.

Se requiere un sistema capilar de comunicaciones que aliente y permita el intercambio comercial, el fomento de las zonas agrícolas, industriales, mineras, ganaderas y en general el desarrollo de las regiones.

El gobierno federal no dispone de recursos suficientes para la construcción de carreteras, lo que hizo indispensable con cesionarlas a particulares.

" La autopista México-Toluca, fue la primera autopista de cuota, que se construyó con inversión privada, " (33) la construcción de la misma obedeció a los objetivos trazados en el Programa Nacional de Autopistas Concesionadas 1989-1994, el cual tiene como meta la construcción de 4,000 kms., de carreteras de cuatro carriles, invirtiendo el sector empresarial 18 billones de viejos pesos.

El marco regulatorio para el otorgamiento de concesiones.

(33) GARCIA, Segura José y GUDIÑO, Ramírez Alejandra. " El Estado mantiene la autoridad que conduce y orienta la armonía nacional ". El Día, México, 3 de octubre de 1990, pp.3.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

a particulares es:

Los interesados en obtener concesión para construir, esta-
blecer o explotar vías generales de comunicación, elevaran soli-
citud a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, recibida
la solicitud de concesión, se procederá a efectuar estudios téc-
nicos, en materia de conservación del equilibrio ecológico, si-
del resultado de estos estudios, fuere favorable la solicitud,
se publicará por dos veces de cinco en cinco días, en el Diario
Oficial, para que las personas que resulten afectadas presenten
sus objeciones, si no se presentaren se podrá otorgar la conce-
sión.

Las concesiones para construir y explotar caminos, se --
otorgarán por un plazo no mayor a 30 años.

El gobierno federal podrá autorizar a los concesionarios-
a cobrar tarifas elevadas, que se incrementarán de acuerdo a la
inflación, cabe anotar que el Ejecutivo Federal, en el mes de -
diciembre de 1990, envió al Congreso de la Unión el proyecto de
reformas al artículo 146 de la Ley de Vías Generales de Comuni-
cación, para que se ampliara la vigencia de las concesiones de
20 a 30 años, a fin de estimular la inversión privada.

La Secretaría del ramo, por su parte garantizará a los -- concesionarios, los niveles tarifarios de explotación comercial, durante el tiempo suficiente para recuperar las inversiones y - márgenes de utilidad.

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Co -- nexos, es el organismo del Estado encargado, para operar las ca rreteras al terminó de la concesión.

" Se señala que la actual política de concesiones a empre sas privadas para la construcción de autopistas, no se trata de que el Estado renuncie a su propiedad permanente de esas vías, pues sólo concede en explotación por un tiempo determinado ".(34)

Parecería inaccesible la transferencia al sector privado; de las responsabilidades que conlleva la construcción de una ca rretera, anteriormente, era compromiso irrenunciable del gobier no federal.

4.2.2. COLOCACION DE BONOS DE INFRAESTRUCTURA EN EL MER CADO EXTRANJERO, PARA LA CONSTRUCCION DE CARRETE RAS.

En el mercado de valores mexicano y extranjero se han -- (34) SUAREZ, Luis. " El Estado no vende pistas ". *Excelsior*, México. 15 de -- julio de 1992, pp. 60

lanzado cotizaciones de bonos y certificados, que estructuran el financiamiento rápido para la construcción de autopistas.

El esfuerzo nacional requiere de modernización, siendo--- imprescindible la suma de voluntades para alcanzar nuevos niveles de cooperación en la construcción de la nueva infraestructura en carreteras, para obtener máximos beneficios.

El fenómeno de privatización es una tendencia mundial y - no sólo significa la búsqueda de recursos adicionales sino de nuevas ideas.

Para la construcción de 3.500 kms., de carreteras, México requerirá de aproximadamente 20 billones de viejos pesos.

En previsión de que los recursos económicos del país, pudieran faltar y aún el éxito que se pudiera tener con la inter vención privada en la construcción de carreteras, se comenzó a pensar en emitir bonos de infraestructura carretera paralelamente a las concesiones, ampliando expectativas, para sobre pasar la meta original de construir 4.000 kms. de autopistas y llegar incluso a construir 5.000 kms., de autopistas de cuotas a lo largo de sexenio.

" El mercado de valores internacional ofrece dos opciones la primera establecer contratos de renta fija, con los que se prevendría cualquier alza en las tasas de interés internacionales por circunstancias especulativas y la segunda, ofrecer el pago de rendimientos con renta variable, es decir conforme al movimiento de las tasas de interés, ya sea a la alza o a la baja ". (35)

El gobierno federal pretende ofrecer bonos de infraestructura ó road found, como se les denomina en el extranjero, con rendimiento mayor al que ofrecen las bolsas donde se coloquen, sin que esto conlleve a superar los márgenes de inversión establecidos por la legislación en materia de inversión extranjera, puesto que se estipula que en las empresas adquirentes deberá existir como mínimo el 51% de capital mexicano.

En este tipo de instrumentos se autorizará un rendimiento de hasta tres puntos más de los porcentajes que se manejan a nivel internacional, es decir, si la tasa primerate es de 8.9 puntos porcentuales, los bonos se contratarían hasta con 12 % ---- de rendimiento ". (36).

4.3. ORGANIZACION.

" Las concesiones que se han otorgado a empresas para la

(35) CARDOSO, Víctor. " Por 10 billones de pesos, la primera emisión de bonos de infraestructura ". La jornada. México. 5 de junio de 1991.

(36) IBIDEM.

construcción de carreteras, han sido a compañías constructoras, asociaciones de empresas constructoras, que cuentan con solvencia económica muy probada y capacidad instalada para construir carreteras, además de que tengan experiencia en la construcción de carreteras ". (37).

4.3.1. PROPIEDAD DE CARRETERAS.

Como se señala en el artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, " Las vías generales de comunicación que se construyan en virtud de concesión, con sus servicios auxiliares, sus dependencias y demás accesorios, son propiedad del concesionario durante el término señalado en la misma concesión ". Consideramos al respecto de que el Estado en ningún momento transmite la propiedad de las carreteras concesionadas, sólo concede la explotación de las mismas por un tiempo determinado, constituyéndo sólo un usufructo de las mismas.

No se trata, como se ha señalado que el Estado renuncie a su propiedad permanente de esas vías, pues al vencimiento del término de la concesión las vías pasarán en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen al dominio de la nación, con los derechos de vía correspondientes, terrenos, estaciones, muelles, almacenes, talleres, vehículos útiles, muebles y bienes inmuebles, enseres que sean necesarios para continuar la --

(37) SUAREZ, Luis. " El Estado no vende pistas ". *Excelsior*, México, 15 de julio de 1992, pp.60.

la explotación

4.3.2. REGIMEN DE COMPETENCIA EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS.

" Las principales empresas que han obtenido las concesiones en la construcción de carreteras licitadas son: Ingenieros Civiles Asociados (ICA); Grupo Triturados Basálticos; Grupo GUIZA y el Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD) ". (38).

Lo anterior pone de manifiesto que pocas son las empresas que participan en este tipo de obras, tomando en cuenta que los recursos que se requieren para la construcción de las mismas -- son elevados.

La regulación estatal de la competencia entre los modos-- de transportes es prácticamente nula, la ley sólo preve que las empresas concesionarias estarán en condiciones de igualdad y -- que no se establezcan obligaciones que coloquen a unas empresas en condiciones privilegiadas, artículo 85 de la Ley de la materia.

El control que se ejerce en el país, se da sólo en el plano operativo, dentro de cada de cada modo de transporte.

(38) CARDOSO, Victor. " Nueva licitación de dos mil 226 kilómetros de carreteras: SCT ". *La jornada. México. 2 de junio de 1992. Economía. pp. 39.*

4.3.2.1. MONOPOLIO SIMPLE Y DISCRIMINATORIO.

" La palabra monopolio proviene del griego, monos sólo y de polein, vender ".

"Un monopolio es el privilegio de vender o de explotar una cosa que se concede a una persona o grupo." (39).

Dentro del servicio que prestan las carreteras nacionales y debido a la diversificación de los productos que se transportan, los usuarios son cada vez más exigentes en las adecuaciones de este medio de transporte a sus necesidades.

Al ser insuficiente este servicio, puede llegar a adquirir tendencias monopólicas, puesto que permite al prestador del servicio cobrar lo máximo posible sin disminuir sus actividades.

Un obstáculo para que nuevas empresas compitan, en la construcción y explotación de carreteras, es la creciente especialización, que no sólo incluye aspectos de infraestructura y equipos utilizados, sino métodos empleados y la organización en general, que de manera alguna implica contar con capitales fuertes.

Con lo anterior se descubre esencialmente que estas ten--

(39) *Diccionario, " Nuevo Larousse ilustrado "*. pp. 659.

dencias se deben a la falta de capacidad para la construcción, que como se señaló con anterioridad, la regulación estatal, es casi nula y en materia de construcción de carreteras pocas empresas participan.

4.4. CONTROL.

Aunque en México, por sus características legislativas -- que prohíben las prácticas monopólicas, resulta difícil legalmente que se constituya de manera perfecta un monopolio en la construcción de este tipo de obras.

4.4.1. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Esta ley dedica un pequeño apartado en su libro segundo, de las Comunicaciones Terrestres, título segundo, a los caminos en general y su explotación.

En las Disposiciones Generales de esta ley, se señala que el gobierno federal tendrá la facultad de construir y establecer vías generales de comunicación, por sí mismo, con la cooperación de las autoridades locales o bien podrá encomendársela a particulares en los términos del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativo a la construcción de obra pública.

Para construir, establecer, explotar vías generales de comunicación, será necesario tener concesión o permiso de la Secretaría del Ramo.

El artículo 146 de la Ley de la materia, establece que el gobierno federal podrá construir o explotar caminos de peaje por sí o mediante concesión que se otorgue a particulares, a los Estados o Municipios, en los términos de la ley en cuestión.

4.4.2. PLANES Y PROGRAMAS OFICIALES.

La infraestructura en el transporte es un elemento esencial que en conjunto con otros agentes económicos, permite aprovechar el potencial de desarrollo de las distintas regiones, contribuyendo a la reordenación territorial de actividades económicas, los asentamientos humanos, así como a la fabricación de bienes y prestación de servicio y en la generación de empleos.

A través de sus planes y programas el Estado define la política general de transporte y de los subsectores que lo integran para afrontar retos del crecimiento del país con decisión, orden y perseverancia, con la más amplia participación social, quedando establecida la política de reordenación económica. ---

sobre criterios explicitos en un país en desarrollo como México.

El diccionario de la Lengua Española define la palabra -- Plan, como el intento proyecto, y a la palabra programa, como un edicto, bando o aviso público.

4.4.2.1. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994.

Los propósitos de este plan, en materia de transporte son:

- Fortalecer la independencia nacional y coadyuvar al -- ejercicio pleno e integral de la soberanía, extendiendo el siste ma de transportes a todo el territorio nacional, mejorando la - vinculación con el exterior, por lo que se preve la construcción de 4,000 kms., de carreteras, para extender la comunicación, a todas las regiones que integran el país.

- Apoyar el combate a la inflación, satisfaciendo al me-- nor costo para la comunidad, las necesidades de movimiento de bienes y personas, mediante un sistema integral de transportes, moderno y eficiente. " Para este año se preve en materia de -- servicios al usuario, que se proporcionará servicio de paso a - 96 millones de vehículos en caminos de cuota.

- Contribuir a la descentralización de la vida nacional y al desarrollo de una sociedad más igualitaria, estableciendo -- una mejor comunicación entre las distintas reg. ones del país, -

ampliando la red alimentadora rural. Dentro del programa de -- trabajo de este año de la secretaría del ramo, se construirán - 1,200 kms., de caminos rurales.

- Coadyuvar a realizar un abasto oportuno racionalizado - mejorando los sistemas de comercialización y almacenamiento.

- Proteger y mejorar el aprovechamiento de la capacidad - instalada, mediante acciones de conservación y construcción de - obras de infraestructura y equipo.

- Mantener la ocupación y en lo posible generar empleo, a través del uso intensivo de la mano de obra, en la conservación y construcción de infraestructura. Este año se generarán 500 - mil empleos en la conservación y construcción de carreteras.

- Continuar selectivamente las obras de infraestructura - de transporte en proceso.

- Modernizar los sistemas administrativos y operativos de las entidades encargadas del transporte.

Las acciones realizadas dentro de este sexenio, son acordes a los objetivos trazados en este plan.

4.2.2.2. PROGRAMA DE TRABAJO 1993, DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

El artículo 8, de la Ley de Vías Generales de Comunicación

señala " que la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetaran a un plan general - que responda a las necesidades de la economía nacional y que -- deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la - Secretaría lo publicará dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año."

Dentro del plan general de 1993, se proseguirá con el fortalecimiento de los procesos de programación de presupuesto, el ejercicio y control de los recursos asignados para el eficiente cumplimiento de los objetivos y metas de acuerdo a prioridades-determinadas por el Ejecutivo Federal.

Se dedicará especial atención a la conservación de la red carretera, con el sector privado en la realización de cuantiosas inversiones para construir y conservar carreteras y puentes, se generarán empleos y la preservación del patrimonio carretero, - mediante obras que eviten el deterioro de la red, garantizando la seguridad de los usuarios a través de la mejoría de la superficie vial, que conduzca a la reducción del costo del transporte.

Para lograr la integración del transporte se realizarán, proyectos de muestreo estadístico, sobre las características de

autotransporte de carga, " consulta a expertos, para la evaluación recurrente de las prespectivas de evolución del transporte, estudio sobre cadenas de distribución física internacional de productos del comercio exterior de México y estrategias de desarrollo de transporte frente a nuevas demandas regionales inducida por el tratado de libre comercio de Norteamérica ".(40).

" Se contempla también la organización de servicios internacionales sobre operación y conservación de carreteras sobre transporte rural y distribución física internacional, además se llevará a cabo una investigación en el área mecánica del suelo y pavimento en coordinación con el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México ". (41).

(40) SCT. " Programa de Trabajo 1993 ". *Excelsior, México*, 19 de enero de ----

1993, pp. 11- A

(41) *IBIDFM*.

CAPITULO V

INVERSION EXTRANJERA EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS.

Inversión extranjera en la construcción de carreteras

5. INVERSION EXTRANJERA EN LOS PAISES EN DESARROLLO.

La inversión extranjera en los países en desarrollo, se ha comportado de acuerdo a tendencias generales del capital -- internacional.

A principios de este siglo predominaban capitales extranjeros en estos países que se destinaban a la minería, el petróleo, la agricultura, etc., mientras el comercio absorbía menos del 10 por ciento de dichos capitales.

Pero conforme cambio la estructura productiva de estos -- países se hizo imprescindible recuperar el control de actividades como ferrocarriles, petróleo, electricidad, minería etc., asimismo para esta etapa los monopolios norteamericanos se colocan preferentemente en la industria manufacturera.

La razón que en un principio se adujo a la inversión extranjera en los países en desarrollo, fue colaborar en el proceso de industrialización con vías a la sustitución de importaciones, lo que en realidad se buscaba era penetrar al mercado nacional por la abundancia de materias primas y el bajo costo de la fuerza de trabajo.

Lo cierto es que los países en desarrollo, están lejos de alcanzar la categoría de país desarrollado. En el caso de México, se aleja del status del subdesarrollo por el ritmo de -- crecimiento y diversificación de su producción.

El sistema de dar libertad económica y política, para fomentar la inversión extranjera en los países en desarrollo, --- los convierte en un mercado muy atractivo para los inversionistas extranjeros, por lo que los capitales internacionales se ven estimulados a invertir en aquellos Estados como México, cuyo desarrollo futuro a mediano o largo plazo es prometedor.

Al capital extranjero no se le debe analizar sólo en sus aspectos cuantitativos, sino fundamentalmente desde un punto - de vista cualitativo.

" La necesidad de aumentar significativamente las exportaciones llevó a permitir inversiones con capital totalmente extranjero en la industria hotelera y en la manufacturera de alimentos enlatados, la razón era clara; se argüía que los turistas eran atraídos por consorcios internacionales y por ser los Estados Unidos el principal mercado para la exportación de pro

ductos enlatados, había que vincularse a los mecanismos de distribución de ese país ". (42).

En la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular - la Inversión Extranjera, se establece que en aquellas actividades no reservadas al Estado o a los particulares mexicanos, los extranjeros pueden participar con un máximo de 49% del capital social en empresas mexicanas.

Se debe ser muy cuidadosos en la selección de las actividades en las cuales se desea establecer la inversión extranjera máxime que ahora resulta difícil y resultará en los próximos - años encontrar socios nacionales. Esta selección debe hacerse, en función de los efectos microeconómicos que puedan causar un impacto estrujante en las economías nacionales.

Al aumentar la fuerza del capital extranjero, se presionará al Estado, inclinándolo a que tome decisiones en su favor y - en consecuencia contra los intereses populares y en ocasiones - del propio Estado.

El espíritu de la actual legislación sobre inversión ex--tranjera es una prolongación del tradicional sentimiento na --cionalista del pueblo mexicano, por lo que hay que evitar este

(42) CHUMACERO, Antonio. " *Ensayo la Inversión Extranjera en la Balanza de pagos y la política de Mexicanizaciones (1971-1981)* ". *El Economista - Mexicano*. Mexico. 1982. pp. 49.

tipo de fenómenos que provocan efectos contrarios al interés nacional.

" Los países subdesarrollados presentan una capacidad de respuesta muy débil, no se cuenta con una infraestructura suficiente, se realizan grandes esfuerzos por lograr la industrialización, generalmente frustrada por la subordinación económica y la corrupción administrativa, no obstante de contar con recursos naturales abundantes y estratégicamente, valiosos, prefieren la vía del endeudamiento externo y así la subordinación a la pesada carga del financiamiento caro, los servicios prohibitivos de la deuda y la irreversible salida de utilidades ".
(43).

La función social del Estado es orientar las actividades nacionales conscientemente y no en favor de intereses ajenos a los objetivos de desarrollo del país, como es la justicia social, obteniendo el mínimo de bienestar para toda la población; en materia de alimentación, vestido, educación, vivienda, ocupación, independencia nacional y que las actividades prioritarias estén bajo el control efectivo del Estado.

(43) CHUMACERO, Antonio. " Ensayo, la Inversión Extranjera en la Balanza de Pagos y la Política de Mexicanizaciones (1971-1981) ". *El Economista - Mexicano*. México. 1982. pp. 57.

5.1. FINANCIAMIENTO EXTERNO PARA LA CONSTRUCCION DE ---
INFRAESTRUCTURA EN CARRETERAS PARA LOS PAISES EN -
DESARROLLO.

Los transportes en los países de Latinoamérica no son ---
ajenos a las actividades que determinan el proceso de su desa--
rrollo económico, a las características geográficas, políticas y
sociales.

La crisis económica mundial de 1930, originó una disminu-
ción notable de la corriente de capitales a los países en desa-
rrollo.

En algunos países, el proceso de industrialización que --
era pertinente para su desarrollo, resultó insuficiente para ab-
sorber el aumento de la población económicamente activa, incre-
mentada por la elevada tasa de crecimiento vegetativo y por el
éxodo másivo de las zonas rurales a centros urbanos, lo que ori-
ginó un bajo nivel de productividad y gran desempleo.

Con su industrialización América Latina, no logró introdu-
cir sus productos en los mercados externos y crear una corrien-
te importante de exportaciones para compensar los efectos de la
balanza de pago de estos países.

El Banco Interamericano de Desarrollo, señala " que el hecho de que los recientes fenómenos económicos (y sobre todo el retroceso económico de las naciones industrializadas), no haya tenido repercusiones aún más graves se debe a la robustez de la economía de la región latinoamericana logrando con la diversificación de la estructura productiva, la mejoría de la composición de las exportaciones y la aplicación de la política económica para afrontar los desequilibrios internos y externos ".(44).

Cuando se iniciaron las carreteras de los países latinoamericanos fueron construidas para transportar las materias primas del interior al litoral con vistas a su exportación.

En todos los países, se formó una red ferroviaria que tendría que abarcar, gran parte del territorio nacional, sobre todo para enlazar las zonas agrícolas con los puertos y facilitar el transporte interno de los productos de exportación abaratando su costo, a lo largo de éstas vías, se establecieron pequeños núcleos urbanos, en los que se concentraban los servicios requeridos para explotar tierras adyacentes. En cuanto a las exportaciones de minerales, el transporte no tenía que extenderse en grandes territorios, bastaba enlazar el lugar del yacimiento --

(44) ISLAS, Rivera Victor. " Estructura y Desarrollo del Sector Transportes en

México. 1a. Edición. Colegio de México. 1990. México.

con el puerto de embarque, sirviendo para impulsar el crecimiento en el interior de los países, pues ofrecía posibilidades relativas menos costosas de reorganización, mediante la construcción de líneas férreas o de carreteras que la completasen.

Muchas inversiones fueron realizadas por empresas extranjeras, las cuales administraron las redes de ferrocarril y modernizaron los puertos.

En aquella época, la población crecía con relativa lentitud, así que las actividades de formación del capital para atender esas realizaciones eran menores, que en estos tiempos, en consecuencia los transportes en la primera década del siglo estaban condicionados por la clase de producción dominante, no tenían en general situaciones deficitarias extremas dentro de las necesidades y aspiraciones del momento.

Después de la segunda guerra mundial, la industrialización, la expansión de los mercados internos, el éxodo másivo de familias campesinas hacia centros urbanos y la organización de planes regionales de integración económica, ha llevado a los gobiernos a atribuir gran prioridad, en la construcción de ca--

reteras por toda la región, tanto para las comunicaciones internas como para las internacionales. En estas circunstancias, el transporte por carreteras se incrementó en gran medida durante este período, obligando al Estado hacer cuantiosas inversiones en caminos e importar en gran escala vehículos y material de renovación.

Los transportes se han enfrentado con nuevas exigencias, teniendo problemas externos e internos de financiamiento, con frecuencia agravados por el proceso inflacionario.

México ha recurrido a los capitales extranjeros para impulsar los programas de construcción y operación de infraestructura en materia carretera.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a partir de 1992, cuenta con un crédito del Banco Mundial, que se emplea en la conservación de la red troncal de carreteras, y asimismo para financiar programas de asistencia técnica en comunicaciones e infraestructura marítimo portuaria, por 400 a 500 millones de dólares, aunado a nuevos créditos, con éste banco y el Banco Interamericano de Desarrollo, para el período 1993-1995, que son recursos complementarios a los fiscales.

Durante los últimos años de éste sexenio el país habrá de

requerir de aproximadamente de 20 billones de viejos pesos, para completar la construcción de 4,000 kms. de carreteras de altas especificaciones.

" Dicha cifra podría venir de la inversión extranjera con una participación de hasta un 55%, así como la emisión de bonos por cuatro mil millones de dólares ". (45).

En el Coloquio Binacional sobre Obras Concesionadas de Infraestructura del transporte, se señaló; que de contar con los apoyos gubernamentales necesarios y la participación directa de capitales privados y extranjeros, México continuará siendo el líder mundial en la construcción de carreteras concesionadas, los fondos públicos no son suficientes para incrementar la infraestructura carretera.

" Dentro del mismo Coloquio el subsecretario de política de la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transportación de los Estados Unidos, comentó que el desarrollo de carreteras en su país y muchos más, ha sido monopolio del sector público y quizá no ha sido el sector más innovador en cuanto a lo técnico ". (46) agregó que esto se ha usado en casi 40 años, que los ingresos derivados de impuestos federales y estatales a la gasolina y a los vehículos, seguirá siendo la prin

(45) ARIZMENDI, Rubén. " El 55% del presupuesto para la construcción de carreteras vendrá de la inversión extranjera ". El Día. México. 11 de marzo de 1992. pp.6

(46) IBIDEM.

principal fuente de financiamiento para las carreteras, sin embargo en muchos lugares, estos ingresos no van a ser suficientes, por lo que se ha puesto en marcha un proyecto de carreteras independientes únicas y se efectúan experimentos para tener carreteras de peaje privadas.

La Secretaría del ramo, ha señalado que el gobierno federal no dará ningún privilegio, especial a la inversión que viene de fuera, que se contará con las mismas seguridades, que se otorgan al inversionista mexicano, que la captación de ingresos para la construcción de las autopistas se basa en recursos fiscales, a las concesiones otorgadas a caminos y puentes y a un impuesto especial al autotransporte, todos los proyectos son -- realizados por empresas particulares.

La participación del Estado, en proyectos carreteros es -- minoritaria, ya que representa uno de los ejes de la nueva política orientada a la aceleración del proceso de modernización de México, que se complementa con una apertura y colaboración más-- estrecha con otros países a nivel regional.

De lo anteriormente señalado, se deduce que el Estado ya-- no quiere participar en la construcción de carreteras, dejando libertad a la inversión privada nacional y extranjera, en este-

tipo de obras, que son fundamentales para el desarrollo nacional y para la estabilidad económica, cabe hacer la siguiente observación:

El principal servicio que se presta en las carreteras nacionales, es el de autotransporte, " la legislación Mexicana se reserva a empresas nacionales la exclusividad para la prestación del servicio de transporte carretero, por lo que nos se permite el ingreso de concesiones de carga pertenecientes a empresas extranjeras ". (47).

En el tratado de libre comercio que suscribirán México, - Estados Unidos y Canadá, se preve un aumento gradual de la competencia en el servicio de autotransporte fronterizo, a fin de proporcionar igualdad de oportunidades en el mercado de transporte terrestre de América del Norte.

"En el séptimo año posterior a la entrada en vigor del TLC, México permitirá un 51% de inversión canadiense y Estadounidense en compañías mexicanas de autobuses y camiones que presten servicios internacionales de carga " (48). y tres años después - México, permitirá un 100% de inversión extranjera en este tipo de empresas, en éste tratado no estarán obligados a eliminar -- restricciones a la inversión en transporte de carga interna.

(47) ISLAS, Rivera Victor. " Estructura y Desarrollo del Sector Transportes en México ". 1a. Edición. Colegio de México. 1990. México, pp. 184.

(48) SECOFI. " Tratado de libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos ". Resumen. pp. 13.

Así el Estado deja atrás, el papel que desempeñó en décadas anteriores, donde sintió verdaderamente suyos los problemas de los sectores más afectados, a causa de tener libertad en la inversión extranjera que ingresaba al país, haciéndose para sí el petróleo, la electricidad, los ferrocarriles, etc., áreas - que se consideraron estratégicas y que ocuparon un capítulo en la historia nacional, hoy nuevamente son dejadas en manos de - los extranjeros.

Las carreteras son necesarias, para el desarrollo y progreso nacionales, así como para la defensa de la soberanía del pueblo mexicano.

5.1.1. OBJETIVOS DE LA AYUDA EXTERIOR.

En la economía nacional prevalecen los tradicionales obstáculos y desequilibrios estructurales, tales como financiamiento escaso, infraestructura de comunicaciones y servicios - deficientes, ausencia de desarrollo científico y tecnológico, nula participación de los trabajadores en la toma de decisiones en la producción especulativa e improductiva, despilfarro de - recursos y destrucción ecológica.

El Banco Mundial financia a México con dos mil millones - de dólares, éste financiamiento será para apoyar inversiones -

en infraestructura, desarrollo social, protección medio ambiente y agricultura.

" El Banco Mundial tiene sus propios criterios acerca del desarrollo económico y los aplica para fomentarlo en los países no industrializados ". (49).

Con la apertura económica de nuestro país, a través del TLC, se preve que los flujos comerciales dentro de los países que lo integran, no se conviertan en un obstáculo para la apertura económica.

Los ferrocarriles, carreteras y proyectos conjuntos con la Comisión Federal de Electricidad, son prioridades para éste organismo.

Este tipo de ayuda, tiene como objetivo condicionar al país que lo recibe, a las políticas que él mismo Banco le enmarca para su desenvolvimiento económico.

No se esta en libertad de actuar, este tipo de instituciones, se encargará de los controles económicos mundiales, favoreciendo siempre a los países poderosos, a los que sirve, señalándose como objetivos de esa ayuda, el desarrollo de los

(49) MUÑOZ, Víctor Manuel. " México y el Banco Mundial, un camino para el desarrollo ". *Excelsior, México*, 23 de enero de 1992, pp. 1-F.

países llamados del tercer mundo, pero la realidad es que a -- estos países no se les ayuda, al contrario se les sumerge más en este subdesarrollo y dependencia de los países desarrollados, teniendo que ir en contra del bienestar común de los miembros que integran el Estado, sin poder actuar libremente en -- defensa de los mismos.

5.2. DETERMINACION DE LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE EN CARRETERAS.

El transporte por carretera, es el principal medio que -- tiene México, para el traslado de carga y pasajeros.

A pesar de ser el sector más desarrollado, no sólo por su importancia socioeconómica, sino sobre todo por el elevado índice de inversiones realizadas por el gobierno federal, el sistema no atiende satisfactoriamente las conexiones de los centros urbanos y rurales estatales y regionales, requiriéndose -- una programación específica para prever e implantar mejoras en las arterias vecinales y municipales, uniendo así, los ejes -- nacionales.

En la determinación de las necesidades en este subsector,

requiere una acción programada, perfectamente sincronizada con las políticas de desarrollo y los objetivos nacionales, a través de la planificación y levantamientos directos investiga -- ciones, sistematización de información capaz de proporcionar -- una visión global de participación del Estado en este subsector, permitiéndolo no solamente consolidar el sistema de planificación para apoyar el desarrollo estatal y evitar la dispersión de re cursos teniendo siempre en cuenta los intereses de la comuni-- dad, contando con un análisis de la situación actual, la evoluci ón creciente en la economía del Estado, la composición de la población, el nivel de empleo, aspectos de financiamiento y -- administración del aparato estatal y las consideraciones sobre rubros específicos de infraestructura, producción y en el campo social.

Los planes y programas deben trazar objetivos generales -- en las directrices socioeconómicas institucionales.

La mala determinación de las necesidades señaladas oca -- sionaría el estrangulamiento y perjuicios de orden económico y social, imposibilitando la salida de la producción agrícola, -- hacia mercados microregionales e interestatales, así como -- el desplazamiento de las poblaciones rurales en busca de aten-- ción en los sectores de la enseñanza y la salud. La explora--

ción en zonas específicas y definidas con puntos de atracción turística. Además se dificultaría el acceso en la realización de estudios y levantamientos en las potencialidades reales de desarrollo agrícola, agronómico y científico y finalmente no se lograría el aprovechamiento de los recursos naturales.

5.2.1. ESTRATEGIAS DEL TRANSPORTE.

Las acciones por emprender en el futuro desarrollo de las carreteras de México, enfrenta un reto de gran magnitud, las tareas por realizar en la construcción, conservación y modernización deben ser reales, exige esfuerzos simultáneos y como es lógico cada vez más cuantiosas inversiones.

Financiar los proyectos requeridos es, el desafío, que de no afrontarse podrá llevar al acelerado deterioro y rezago de la infraestructura carretera.

Las estrategias a seguir en el programa de desarrollo de este subsector, en el marco de un crecimiento económico moderado hasta finales de siglo son:

- Mantener las carreteras existentes en buen estado, mediante programas integrales de conservación y reconstrucción -

cuya instrumentación, no sólo descansa sobre el gobierno federal, sino también en los gobiernos de los Estados y los propios usuarios de la infraestructura.

- Completar el sistema carretero, construyendo nuevos enlaces, para resolver la insuficiencia carretera.

- La construcción de nuevas obras en los corredores más importantes del país, lo que permitirá, aumentar la capacidad de la infraestructura y contribuirán a optimizar el uso de carreteras existentes.

- Modernización de las redes troncales más transitadas.-- Esta modernización se define como el conjunto de acciones necesarias para elevar progresivamente el nivel de acondicionamiento de la infraestructura actual, con el propósito de generar niveles de servicio satisfactorios al tránsito.

El programa de infraestructura carretera se basa:

En " el proyecto básico de modernización, el cual contempla una inversión promedio anual de 90,250 millones de pesos - del primero de diciembre de 1987, durante el período 1984 a --

1994. Este programa obedece a las necesidades de modernización de la red troncal básica, bajo el supuesto de que se construyan carreteras troncales alternas y mantener los niveles de servicio promedio ". (50).

Además se contempla:

- El mejoramiento de las carreteras actuales de dos carriles, para que en futuro se transformen en vías rápidas de cuatro carriles. En 1992, se inauguraron 786 kms. de autopistas - cuatro carriles.

Los problemas de circulación en las áreas urbanas del país perjudican en forma notoria la calidad del transporte troncal y sus costos de operación, por lo tanto, se plantea mejorar las condiciones de circulación en zonas urbanas, como el incrementó en los niveles de servicio otorgado al tránsito de largo itinerario.

Para el período 1989-1994, se plantea terminar carreteras que permitan la comunicación directa entre Sonora y Sinaloa con Chihuahua y Durango, así como entre Chiapas y la zona sur de Veracruz, también se asegurará una comunicación alterna entre

(50) Sector Comunicaciones y Transportes, " El transporte en México ", 2a. -- Edición, Editorial Delta, México, 1989, pp. 145.

Querétaro, Puebla por Toluca y Cuernava.

En el Plan Nacional de Desarrollo, se preve la constru --
ción para este sexenio de 4,000 kms., de carreteras de cuatro-
carriles.

Dada la extensión actual de la red troncal, este programa
requiere inversiones anuales muy elevadas del orden de los --
3,250 millones de viejos pesos. Estas inversiones son cada --
vez más necesarias, sobre todo porque el tránsito promedio día
rio en las redes seguirá creciendo a una tasa anual mínima del
3%.

La inversión prevista en infraestructura carretera para -
este sexenio, es la más elevada de los últimos años, la mayor-
parte de ella se destina a la conservación y a la reconstru -
ción de carreteras existentes, en aras de estos objetivos. es-
indispensable adoptar nuevas medidas que generen una mayor can
tidad de recursos financieros que los disponibles en la actua-
lidad, por ello se señalan como opciones, a esta problemática:

- Aumentar la carga tributaria del autotransporte con el
propósito de incrementar los recursos para la conservación de
la red.

- Conseguir financiamiento privado nacional y externo, para la construcción de autopistas de cuota.

- Explotar nuevas posibilidades de financiamiento bipartita o tripartita de proyectos entre la federación, los gobiernos de los Estados y particulares interesados.

El programa de modernización de la red carretera básica - esta condicionada por los elementos de la estrategia de desarrollo del subsector que son el crecimiento socioeconómico, -- los pronósticos de tránsito, el nivel de servicio por ofrecer y la limitación de los recursos disponibles.

CAPITULO VI

EL FUTURO DE LA COMUNICACION POR
CARRETERA, PARA LOGRAR LA UNIDAD
NACIONAL Y LA DEFENSA DE SU
SOBERANIA.

El futuro de la comunicación por carretera, para lograr la Unidad Nacional y la Defensa de su Soberanía.

6.1. NECESIDAD DE CARRETERAS PARA LA DEFENSA DE LA SOBERANIA NACIONAL.

La razón mas antigua de contar con un sistema carretero - fue el instinto guerrero del hombre, las tribus más pobres atacarían frecuentemente a sus vecinos ricos para despojarlos de sus riquezas.

" El primer pueblo que no solamente cubrió sus dominios - caminos, sino que prácticamente todas las regiones del mundo en tonces conocido fueron los Romanos ". (51).

Las carreteras trazadas por razones militares administrativas y económicas, facilitaban la marcha de las tropas, comerciantes y funcionarios.

Los primeros descubridores de América buscaban alimento y un lugar donde vivir. Cristóforo Colombo, buscaba especias oro

(51) LARSEN, L. " *La historia de los inventos y el progreso técnico. Los transportes* ". 1a. Edición. Editorial Kapeluz. Buenos Aires, Argentina. 1974. pp. 10.

y gloria, siendo también su espíritu aventurero lo que hizo que enfrentara los terrores del Atlántico.

Cuando los franceses osaron invadir México, en plan de -- conquista para imponer un emperador austriaco, Benito Juárez -- inmortalizó una frase a la cual le dió un matiz político oportuno no que se volvió inolvidable, " Entre los individuos como entre las naciones, el respeto al derecho ajeno es la paz ".

Ahí estaba el germen de la doctrina de la no intervención que " constituyó un principio al que se acogieron muchas ---- naciones débiles del mundo, especialmente latinoamericanas, --- africanas y asiáticas, tradicionalmente expuestas al rapaz sa-- queo y a la dominación intolerante de las naciones consideradas como civilizadas, dentro de las cuales fueron surgiendo poten-- cias que se alternaban la superficie sobre los demás países, va lidas de su fuerza armada o de su influencia económica " (52).

Es comprensible que México contando con una gran superfi- cie territorial, con una diversidad de recursos naturales y con una situación geográfica privilegiada, éste expuesto a ser in-- tervenido.

Los caminos deficientes pueden ser un obstáculo muy gran- de para mantener la seguridad interna, a la par que limitan la eficacia de los programas de asistencia técnica.

(52) PANIAGUA, Amedondo José. " Soberanía e Intervención ". *Excelsior, México*. 24 de diciembre de 1992. pp.5.

El transporte por carreteras es el medio universal de comunicación, por lo que el país cuenta con una red mucho mayor - este subsector. El mejoramiento del mismo permite mayor unidad política, seguridad interna fomento de vínculos culturales, -- transmisión de ideas y técnicas nuevas, prestación de servicios sanitarios, educativos, de vivienda etc., otorgando al Estado a través de la suma de voluntades su autodeterminación, independencia y respeto frente a los demás Estados del mundo.

6.2. EXISTENCIA DEL ESTADO A TRAVES DE LA COMUNICACION INTERIOR POR EL SISTEMA DE CARRETERAS.

En México es esencial tanto individual como nacionalmente contar con un buen sistema de carreteras que permitan la unidad de los mexicanos por todo el territorio nacional, en defensa de un pasado, con miras a lograr una entidad más fuerte con la integración de todos sus componentes.

Se requiere una comprensión efectiva de lo que esta en -- juego, que los mexicanos conozcan que las condiciones de vida - pueden ser mejoradas y que el progreso económico tiene algo tan gible que ofrecer.

Un sistema deficiente de carreteras puede poner obstácu--

los a la seguridad interna del país, limita la eficacia de programas de asistencia y el aprovechamiento de tierras.

La transportación barata y rápida impide que la gente emigre a centros de población con la esperanza de encontrar mejores oportunidades de trabajo y mayores posibilidades de prosperar.

Para que el Estado exista es preciso un mínimo de comunicaciones interiores para la administración de justicia, la defensa nacional y la transferencia de noticias.

Puesto que las carreteras son necesarias para la existencia del Estado, éste orienta su actividad en la construcción de las mismas por todo el territorio nacional, a través de particulares, siendo realizaciones no sólo de influencia inmediata, sino de prestación de servicio a mediano y largo plazo.

Para superar los retos nacionales que se avecinan, se requiere de un Estado democráticamente fuerte con capacidad de dirección y con posibilidades de generar procesos de participación social en la construcción de infraestructura carretera que refuerzen y organicen a la propia sociedad y así mismo al propio Estado, sobre bases duraderas de equidad y eficiencia, para el beneficio de la sociedad, respondiendo con eficacia a las exigencias que plantea la realidad nacional.

6.3. SU FUNCION EN LA DIFUSION DE LA CULTURA POR TODO -
EL TERRITORIO DEL PAIS.

" El concepto de la cultura debe dar cabida a bienes tangibles e intangibles, que expresan una concepción del modo de ser y de vivir de un país; las tradiciones, costumbres, valores, símbolos, creencias, hábitos, aspiraciones, conocimientos técnicos, prácticas de todos los estratos sociales y de las comunidades étnicas que la integran ". (53).

En México la cultura ha sido reservada a ciertos grupos privilegiados.

En la producción y en la utilización de los bienes culturales participan grupos muy reducidos quedando al margen amplios sectores de la población, resultando que la cultura no es considerada como el conjunto de valores expresiones y tradiciones de la experiencia colectiva.

Las acciones culturales se concentran en las grandes ciudades urbanas, beneficiando predominantemente a las clases sociales privilegiadas, ya que las actividades económicas, políticas y sociales, se realizan donde existen mayores flujos de per

(53) Poder Ejecutivo Federal. " Programa Nacional de Educación cultura, recreación y deporte 1984-1988 ". 1a. Edición. México. 1984. pp. 21.

sonas y mercancías, provocando que las manifestaciones de creatividad de los grupos marginados sean consideradas poco valiosas o bien ni siquiera se les tome en cuenta.

Los aspectos culturales no han recibido la atención debida, limitandose las posibilidades de expresión nacional.

Las carreteras desempeñan un papel importante en la cultura, debido a que se extienden los beneficios de la educación, la comunicación de ideas nuevas y se supera el aislamiento que ha sido un factor primordial de retraso.

La educación constituye un ámbito fundamental para la -- transmisión de la cultura. En México se ha descuidado que los -- niños y jóvenes se identifiquen con el pasado que nos es común, con las necesidades y propósitos nacionales fundamentales.

El costo de la educación va disminuyendo gracias a los -- buenos caminos que permiten la vinculación con las escuelas, el transporte se efectúa bajo cualquier condición climática, multi plicando notablemente la concurrencia a los centros de estudio.

" El patrimonio cultural sustento básico de nuestra identidad nacional, se ha centrado prioritariamente en la conservación y preservación del legado histórico arqueológico y artístici

co considerando las manifestaciones cotidianas de las culturas de los grupos étnicos, como expresiones menos valiosas ". (54).

Las acciones del Estado son insuficientes para promover y apoyar el quehacer cultural, así por ejemplo la producción y comercialización artesanal, se pierde y con ello, las tradiciones y manifestaciones originales.

En las últimas décadas la sociedad mexicana ha experimentado la introducción en mayor grado de la cultura de los países desarrollados o industrializados, lo que contribuye a relegar más la cultura nacional. En la frontera norte del país se --- aprecia un marcado aislamiento de nuestros compatriotas del contexto cultural del resto del país.

Se requiere un sistema carretero, que afianze y enriquezca nuestra identidad nacional, sin desaprovechar espacios.

No se producirá movilidad en la trasmisión de la cultura, si ésta no llega a todas las regiones y sectores de la población de México.

Por lo que el desafío del Estado en los próximos años se-

(54) *Poder Ejecutivo Federal. " Programa Nacional de Educación Cultural Recreación y Deporte 1984-1988 ". 1a. Edición, México, 1984. pp. 22.*

rá dar mayor cobertura y difusión a la cultura nacional, fortaleciendo los rasgos distintivos de nuestra identidad nacional, para lo cual se requiere de un sistema de carreteras eficientes que permitan llevarla a sectores más amplios y alejados, integrando las manifestaciones regionales a la cultura nacional.

6.4. URGENCIAS SE REDUCIR DESEQUILIBRIOS EN DETERMINADAS REGIONES DE MEXICO.

Cuanto más aislada se encuentre una región, quedan atrás las oportunidades de desarrollo.

Determinadas regiones del país cuentan con una red de carreteras que les permiten aumentar la capacidad de tráfico, se reduce los costos para la distribución de productos, se proporciona servicio a las masas, afianzando esas regiones su posición frente, a otras, que debido a su incapacidad no pueden hacerlo.

Las regiones que presentan una posición de ventaja en su desarrollo atraen hacia ellos nuevos medios de transporte contribuyendo a la elevación del nivel de vida de sus habitantes.

Consideremos que en un área relativamente grande, habitan algunos centenares de individuos, en comunidades diseminadas -- irregularmente y suponiendo que en dichas comunidades, no exis-

tiera relación de comunicación alguna de cualquier clase que -- sea, los artículos que produjeran los individuos de éstas comu nidades, para la satisfacción de sus necesidades materiales y - culturales, serían manufacturadas todas ellas con materias pri- mas procedentes exclusivamente de las cercanías.

En este orden de ideas, las condiciones de producción son las que se dan alrededor de la comunidad, mientras no se llegue a relaciones de tráfico de cualquier índole. Las distintas co- munitades no tienen intercambio alguno de bienes o personas, ma- terias primas, productos acabados o mano de obra.

La elaboración de mercancías iguales serán distintas, de- bido a que las condiciones del suelo, las materias primas dispo- nibles y la estructura de la población varían de una superficie a otra y en consecuencia, se desarrollan diversamente las --- facultades significativas de los hombres y las instituciones.

Cada una de las comunidades satisface las necesidades de sus habitantes sobre la base exclusiva de las posibilidades -- existentes en ellas mismas, el ingreso real por habitante varía de una región a otra.

La estructura fundamental de las necesidades " regulere - cada caso, la satisfacción preferente de exigencias resultantes de la manera de ser de los individuos y no deja energía, tiempo

etc. " (55) , para la realización de otras posibilidades de desarrollo, por la falta de comunicaciones en tales regiones, sin - que se pueda ampliarse a otras.

Cuanto más bajo es el nivel de vida de un individuo, con mayor preferencia pasan a primer plano las necesidades básicas para el mantenimiento de su existencia.

El hambre y la sed determinan las condiciones de la vida y una vez que se satisfacen éstas necesidades elementales, el individuo quiere destacar con personalidad frente a los demás, apetece cierto grado de aprecio en el interior de la comunidad.

La capacidad de desarrollo del hombre " resulta de la naturaleza del individuo de su dualismo de ser viviente y ser social ". (56).

Con ingresos bajos se producen pocos artículos, sencillos e indispensables para la vida y al aumentar el ingreso los individuos se hacen más exigentes, cambian las necesidades originales y con ello la capacidad de desarrollo de los individuos y de la comunidad.

En contraste con lo anterior este desarrollo no se da en la mayoría de las áreas del país, siendo esto lo que nos intere

(55) FRITZ, Voigt. " Economía de los sistemas de transporte ". 1a. Edición. 1982. Fondo de Cultura Económica, México, pp. 74.

(56) IRIDEM, no 77

sa.

La adquisición de bienes que pertenecen a un nivel más -- alto de necesidades implica esfuerzos.

Los progresos en el sistema de caminos, no dependen directamente de su extensión en el territorio, sino de la posibilidad de que todas las regiones del país, cuenten con carreteras que les permitan iniciar su desarrollo, dejando atrás, la indiferencia del Estado, permitiéndo confluir las potencialidades de los integrantes de estas regiones, a la realidad nacional y diversificando las posibilidades de expansión del país.

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES.

- 1.- El Estado es la unión de voluntades sobre un territorio -- determinado que a través de un orden jurídico da origen a un cuerpo de coexistencia humana.
- 2.- El desarrollo, es una mayor disponibilidad de satisfactores materiales de todos los individuos, con miras a lograr el progreso económico, cultural, político y social teniendo libertad para decidir el propio destino.
- 3.- La soberanía es el poder supremo, ilimitado, indivisible e inalienable para dirigir al Estado.
- 4.- Debido a las condiciones orográficas de la superficie del país, se dificulta la construcción de carreteras, requiriéndose por tal motivo mayores esfuerzos del Estado.
- 5.- En el territorio nacional existen zonas que tienen 5,500 habitantes por km². y otras sólo cuentan con 4.3 habitantes por km². es necesario un sistema vial que permita que estas diferencias terminen.
- 6.- Al ampliar la infraestructura carretera el país se integra.
- 7.- Las carreteras no sólo son importantes en el presente y futuro del país, en el pasado han jugado un papel trascendente en él Estado.
- 8.- Existieron caminos privados en el territorio nacional, en beneficios de intereses extranjeros.

- 9.- La reducción de inversión pública ha repercutido en las posibilidades de financiamiento del Estado, en la construcción, ampliación y modernización de la infraestructura carretera.
- 10.- Las políticas del desarrollo nacional del transporte en carreteras deben preservar la mexicanidad de este servicio, reservando exclusivamente a nacionales la propiedad y operación de carreteras.
- 11.- El Estado debe limitar la política de inversiones y participación financiera extranjera, para impedir una vinculación con el exterior, que ponga en peligro la soberanía nacional e independencia del país.
- 12.- Por la falta de recursos y por ser obras de importancia para el Estado, la construcción de carreteras se ha automatizado a particulares nacionales y extranjeros.
- 13.- El Estado no otorga la propiedad de las carreteras a los concesionarios, solo les concede la explotación de las mismas por un tiempo determinado.
- 14.- Por la importancia de contar con un sistema de carreteras para el desarrollo del país, es necesario un marco jurídico acorde a los cambios que se viven.
- 15.- Areas estratégicas para el Estado, como el servicio de autotransporte en carreteras, están dejadas en manos de extranjeros.

- 16.- El Estado será más sólido, en la medida en que se eleve - el nivel de vida de sus componentes.
- 17.- No se ha logrado dar a los ciudadanos los conocimientos y formación que se requiere, por la falta de un sistema de caminos que comunique a las regiones del país.
- 18.- Se requiere un sistema de carreteras uniforme, tanto en - estructura como en financiamiento y perfectamente sincronizado con las políticas de desarrollo, objetivos nacionales y necesidades a satisfacer.
- 19.- Los préstamos que los organismos internacionales no tie-- nen como finalidad la ayuda a países que lo requieren y - sí condicionan al país, que recibe éstos préstamos a sus políticas de desarrollo, en beneficio de los países desa- rollados.

BIBLIOGRAFIA.

BIBLIOGRAFIA.

- 1.- ABAD, Mario. "42 billones de pesos ejercerá la SCT. en 1992". El Nacional. México. 20 de enero de 1992. pp.3.
- 2.- ARIZMENDI, Rubén. "El 55% del presupuesto; para la construcción de carreteras vendrá de la Inversión Extranjera". El Día. México. 11 de marzo de 1992. pp. 6.
- 3.- ASOCIACION, Nacional de Abogados de Empresas A. C. ----- "La inversión extranjera y transferencia de tecnología de México". 1a. Edición. México. 1973. pp.47.
- 4.- AUTORES, Varios. "Geografía de América". 1a. Edición. -- Ediciones Oceano. S.A. Barcelona, España. Tomo I. 1980.
- 5.- BANCO, Interamericano de Desarrollo. "Proyectos de Transporte". 1a. Edición. Editorial Limusa. México. 1979.
- 6.- BODINO. "Los seis libros de la República". Libro primero. Cap. X. pp. 166 y 168.
- 7.- BONAVIA, M.A. Michael R. "Economía de los transportes". -- 2a. Edición. Editorial Fondo de Cultura Económica. México. versión española por Teodoro Ortiz. 1977.
- 8.- CARDOSO, Victor. "Por 10 billones de pesos, la primera emisión de bonos de infraestructura". La jornada. México. 5 de junio de 1992. pp. 8.
- 9.- CARDOSO, Victor. "Nueva licitación de dos mil 226 kilómetros de carreteras: SCT". La Jornada. México. 2 de junio de 1992. Economía. pp. 39.

- 10.- COMISION, Nacional de Inversiones Extranjeras. "La inversión extranjera en México". Poder Ejecutivo. 1988.
- 11.- CHUMACERO, Antonio. "Ensayo la inversión extranjera en la balanza de pagos y la política de Mexicanización (1971-1981)". El Economista Mexicano. Mexico. 1982. --- pp. 49 y 51.
- 12.- DIAZ, Gómez. "México sus necesidades y sus recursos". -
- 13.- DICCIONARIO. "Nuevo larousse ilustrado". pp. 659.
- 14.- ENCICLOPEDIA. "De la ciencia y la Tecnología". 2a. Edición. Barcelona, España. pp. 1002
- 15.- FROITZ, Voigt. "Economía de los sistemas de transporte". 1a. Edición. Fondo de Cultura Económica. México. 1982. -- pp. 74.
- 16.- GARCIA, Segura José y GUDIÑO Ramírez Alejandra. "El Estado mantiene la autoridad que conduce y orienta la armonía nacional". El Día. México. 3 de octubre de 1990. pp.3.
- 17.- GROOTE, Paul. "Tratado de explotación de los transportes". 1a. Edición. Editorial Aguilar. S.A. 1985.
- 18.- GONZALEZ, Uribe Héctor. "Teoría política". 7a. Edición. Editorial Porrúa. S.A. México. 1989. pp. 171 a 197.
- 19.- HOBBS. "Leviatán". parte II. Del Estado. Cap. 18 ----- pp. 144.
- 20.- INEGI. "Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos". México. 1990. pp. 10.
- 21.- ISLAS, Rivera Victor. "Estructura y Desarrollo del Sector Transportes en México". 1a. Edición. Colegio de México. México. 1990.

- 22.- LARSEN, L. "La historia de los inventos y el progreso -- técnico. Los transportes". 1a. Edición. Editorial Kapeluz. Buenos Aires, Argentina. 1974. pp. 10
- 23.- LOCKE. "Ensayo sobre el gobierno civil". Cap. II. pp. 34.
- 24.- MUÑOZ, Victor Manuel. "México y el Banco Mundial, un -- cambio para el desarrollo". Excelsior. México. 23 de - enero de 1992. pp. 1-F.
- 25.- OEA. "Estudio comparativo de las legislaciones latinoame- ricanas sobre la regulación y control de la inversión ex- tranjera". 1975. pp. 12 a 18.
- 26.- OLMEDO, Bernardo. "Transporte y Comunicación para la -- Economía"; Transformación. Canacintra. Marzo de 1993. -- México.
- 27.- OWEN, Wilfrido. "Planificación de los Transportes, solu- ciones para los países en desarrollo". 1a. Edición. Edi- torial. Troquel. Argentina. 1974.
- 28.- PANIAGUA, Arredondo José. "Soberanía e Intervención". - Excelsior. México. 24 de diciembre de 1992. pp. 5.
- 29.- PODER, Ejecutivo Federal. "Programa Nacional de Educacion, Cultura, Recreación y Deporte 1984-1988". 1a. Edición. - México. 1984. pp. 21 y 22.
- 30.- REES, Peter. "Transportes y Comercio entre México y Ve- racruz 1519-1910". 1a. Edición. Traducción de Ana Elena Lara Zuñiga. México. 1979.
- 31.- ROSSEAU. "El contrato social". Cap. VIII. pp. 27.
- 32.- SALINAS, de Gortari Carlos. "Segundo informe de gobierno 1990". Poder Ejecutivo. Presidencia de la República. -- México. 1990.

- 33.- SALINAS, de Gortari Carlos. "Tercer informe de gobierno 1991". Poder Ejecutivo. Presidencia de la República. 1991.
- 34.- SALINAS, de Gortari Carlos. "IV informe de gobierno". - Excelsior. México. 1992. 2 de diciembre de 1992.
- 35.- SALINAS, de Gortari Carlos. "Plan Nacional de Desarrollo informe de ejecución 1991". 1a. Edición. Poder Ejecutivo Federal. Presidencia de la República. 1992.
- 36.- SECRETARIA, de Comunicaciones y Transportes "El transporte en México". 2a. Edición. Editorial Delta. México. 1989.
- 37.- SECRETARIA, de Comunicaciones y Transportes. "Programa - de trabajo 1993". Excelsior. México. 2 de diciembre de - 1992. pág. centrales.
- 38.- SECRETARIA, de Educación Pública. "Enciclopedia de México - co". Tomo III. México. 1987. Enciclopedias de México. S.A. de C.V. pp. 1719.

INDICE GENERAL.

INDICE GENERAL.

	págs.
INTRODUCCION	I
 CAPITULO I, CONCEPTOS OPERATIVOS.	
1.1. Concepto de Estado	1
1.1.1. Teorías objetivas	5
1.1.2. Teorías subjetivas	7
1.1.3. Teorías jurídicas	8
1.2. Concepto de Desarrollo	10
1.3. Concepto de Infraestructura	15
1.4. Concepto de Carretera	18
1.4.1. Clasificación de carreteras	20
1.4.1.1. Clasificación por transitabilidad	21
1.4.1.2. Clasificación Administrativa	21
1.5. Concepto de Inversión Extranjera	22
1.6. Concepto de Soberanía	27
1.6.1. Epoca contemporanea	32
 CAPITULO II, ASPECTOS GENERALES DE MEXICO.	
2.1. Datos físicos	36
2.1.1 Orografia	37

	págs.
2.1.2. Hidrografía	38
2.1.3. Climas	39
2.2. Datos Base Humanos	40
2.2.1. Educación	41
2.2.2. Crecimiento	41
2.3. Datos Base Económicos	42
2.4. Datos Base Políticos	44
2.5. Transportes y Ejes Nacionales	47

CAPITULO III, MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

3.1. Situación, Función, Utilidad e Importancia de los Medios de Transporte terrestre	51
3.2. Secretaría de Comunicaciones y Transportes ..55	
3.3. Desarrollo de la Red Carretera	56
3.3.1. Epoca Prehispánica.....	56
3.3.2. Epoca Colonial	58
3.3.3. México Independiente	61
3.3.4. La República	62
3.3.5. La Reforma	63
3.3.6. Porfiriato	64
3.3.7. Período Revolucionario	65
3.3.8. Gobiernos Posteriores	65

3.4. Efectos de la Construcción de Carreteras	69
3.4.1. Efectos Sociales	69
3.4.2. Efectos Económicos	70
3.4.3. Efectos Culturales	71

CAPITULO IV, LIMITES DE MEXICO EN LA CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA EN EL SECTOR CARRETERAS.

4. Necesidad de Infraestructura en el sector	
Carretero Nacional	73
4.1. Participación del Estado en su Desarrollo .74	
4.1.1. Inversión del Estado	75
4.2. Inversión Privada	76
4.2.1. Concesiones; Cambio en el Entorno Económico del transporte en carre- teras	78
4.2.2. Colocación de Bonos de Infraestructura en el Mercado Extranjero, para la Cong- trucción de carreteras	80
4.3. Organización	82
4.3.1. Propiedad de Carreteras	83
4.3.2. Régimen de Competencia en la Constru- cción de carreteras	84
4.3.2.1. Monopolio Simple y Discriminatorio	85
4.4. Control	86

4.4.1. Ley de Vías Generales de Comunicación	86
4.4.2. Planes y Programas Oficiales	87
4.4.2.1. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994	88
4.4.2.2. Programa de Trabajo 1993, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	89

CAPITULO V, INVERSION EXTRANJERA EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS.

5. Inversión Extranjera en los Países en Desarrollo	92
5.1. Financiamiento Externo para la Construcción de Infraestructura en Carreteras para los Países en Desarrollo	96
5.1.1. Objetivos de la Ayuda Exterior	103
5.2. Determinación de las Necesidades del Transporte en Carreteras	105
5.2.1. Estrategias del Transporte	107

CAPITULO VI, EL FUTURO DE LA COMUNICACION POR CARRETERA, PARA LOGRAR LA UNIDAD NACIONAL Y LA DEFENSA .. DE SU SOBERANIA.

págs.

6.1. Necesidad de Carreteras para la Defensa de la Soberanía Nacional	112
6.2. Existencia del Estado a Través de la Comunicación Interior por el Sistema de Carreteras .	114
6.3. Su Función en la Difusión de la Cultura por Todo el Territorio del País	116
6.4. Urgencias de Reducir Desequilibrios en Determinadas Regiones de México	119

CONCLUSIONES	123
--------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	126
--------------------	-----

INDICE GENERAL	130
----------------------	-----