

881309



**UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO**

**PLANTEL LOMAS VERDES**

**CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**NUMERO DE INCORPORACION 8813-09**

1  
25

**MARCO NORMATIVO DE LA SECRETARIA DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SU  
SECTOR PORTUARIO**

**T E S I S**  
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
**P R E S E N T A ;**  
**ROSALVA AGUILLON OLMOS**

**DIRECTOR DE TESIS: LIC. MARIA SOFIA VILLA CABALLERO**

**REVISOR DE TESIS: LIC. JUAN FERNANDO MARTINEZ DE LA VEGA**

**NAUCALPAN, ESTADO DE MEXICO**

**1994**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



## **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.

¡ A DIOS GRACIAS !

Por darme el existir.

A MIS PADRES

Si hoy llegué aquí  
no fué sólo mi triunfo  
es mi forma de decir  
por su esfuerzo, sacrificio,  
amor y paciencia  
¡ Gracias !

Queremos expresar nuestra gratitud, a todas aquellas personas, que contribuyeron en la realización del presente trabajo. Y de manera muy especial, a mi entrañable Amigo: Licenciado Miguel Angel Molina Pineda y a la talentosa Abogada: María Sofía Villa Caballero.

A TODOS LOS MIEMBROS DE MI HERMOSISIMA FAMILIA

MI INFINITO AGRADECIMIENTO.

¡ LOS AMO !

## INDICE

	PAG.
INTRODUCCION.....	
CAPITULO I	
GENESIS DE LAS COMUNICACIONES.....	1
A).- EPOCA PRECOLONIAL.....	4
B).- ETAPA COLONIAL.....	9
C).- MEXICO INDEPENDIENTE O INSURGENTE.....	15
D).- CONSTITUCION DE 1814.....	21
E).- CONSTITUCION FEDERAL DE 1824.....	23
F).- CONSTITUCION DE 1836 O CONSTITUCION DE LAS SIETE LEYES..	30
G).- CONSTITUCION DE 1857.....	33
CAPITULO II	
CREACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS..	42
A).- BASES JURIDICAS PARA SU NACIMIENTO.....	44
B).- ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA EN 1890.....	46
C).- DESARROLLO EVOLUTIVO DE LA SECRETARIA.....	48
D).- POLITICA DE LA DEPENDENCIA.....	80

## CAPITULO III

ETAPA REVOLUCIONARIA.....	130
A ).- LA CONSTITUCION DE 1917.....	132
B ).- LEY DE SECRETARIAS DE ESTADO DE 1917.....	138
C ).- COMISION DE ADMINISTRACION PUBLICA.....	148
D ).- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.....	163
E ).- FACULTADES Y FUNCIONES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	168
F ).- SECTORIZACION.....	175

## CAPITULO IV

## ANALISIS ACTUAL DEL SECTOR PORTUARIO DE LA SECRETARIA DE

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	188
A ).- DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA.....	200
B ).- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.....	208
C ).- FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS.....	225
D ).- LA CUENCA DEL PACIFICO.....	234
CONCLUSIONES.....	
BIBLIOGRAFIA.....	
HEMEROGRAFIA.....	



## CAPITULO I

## GENESIS DE LAS COMUNICACIONES

Las comunicaciones más antiguas las constituyen el correo y la actividad marítima, pues los primeros pobladores de México usaron como medio de comunicación a los paynani o correos, los cuales eran mensajeros corredores de grandes distancias que se deslizaban a través de atajos y senderos de difícil acceso y portaban diferentes insignias, según fuera la noticia o negocio asignado, operaban bajo el sistema de relevos; en cuanto a la navegación, esta era realizada en sus costas o en los ríos a fin de comerciar o para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus embarcaciones eran canoas propulsadas por remos y la vela. En lo que respecta al servicio de correo, como tal aparece en la época del Virreinato, en la cual por virtud de la cédula del 31 de mayo de 1579 se otorgó concesión para la explotación de éste, al señor Martín Olivares. Por Decreto del 27 de noviembre de 1765 el servicio de correo paso a ser administrado por la Corona Española.

El telégrafo eléctrico o electromagnético fué inventado por Le Sage en 1774 y en México fué introducido el servicio telegráfico el 5 de noviembre de 1851.

En el año de 1825, George Stephenson hizo funcionar el ferrocarril en Inglaterra por primera vez, en nuestro país este medio entró en funcionamiento el 22 de septiembre de 1850.

En 1848 se introdujó el primer buque de vapor en aguas del territorio mexicano.

En 1853 bajo el mandato de Benito Juárez, por Decreto se estableció que los caminos se realizaran con aportaciones provenientes de los fondos públicos y es así como se destinan los primeros recursos para la construcción y conservación de los caminos del país. En 1855 le fueron atribuidas al Despacho de Fomento lo concerniente al ramo de puentes y en 1856 se creó la Dirección General de Caminos y Puentes.

El 10 de marzo de 1876, Alejandro Graham Bell, patentó el teléfono. En México se introduce en el año 1878 y la primer comunicación telefónica se realizó entre la Ciudad y Tlalpan. El 30 de diciembre de 1878 se otorgó permiso oficial para el servicio telefónico en la Ciudad de México a cargo de Alfredo Westrue y Compañía. Cinco años después se realizó la primera conferencia de carácter internacional entre las Ciudades de Matamoros, Tamaulipas y Brownsville, Texas. Y en 1904 se instaló el servicio de larga distancia.

El 6 de noviembre de 1919 se realizó en Holanda la primera emisión regular de una radiodifusora. En el año de 1921, el 27 de septiembre el doctor Enrique Gómez Fernández realizó el primer programa de radio en México.

El 22 de abril de 1926 se expidió la Ley de Caminos y Puentes.

En 1926 el Presidente Calles expidió la Ley de Comunicaciones Eléctricas que normaba la telegrafía, radiotelegrafía, telefonía y radiotelefonía.

En 1931 se otorgó la primera concesión a la XEW, para la explotación de la radio y ya para el año 1942 las estaciones de onda corta se habían generalizado en todo el país.

El 31 de agosto se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el mes de septiembre del año 1950, con la transmisión del Cuarto Informe de Gobierno de Miguel Alemán, nació oficialmente la televisión mexicana.

La frecuencia modulada comenzó a usarse en 1952 en las radiodifusoras comerciales.

El 19 de enero de 1960 se promulgó la Ley Federal de Radio y Televisión.

Durante el Gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado ( 1982-1988 ), se instaló el sistema mexicano de satélites Morelos integrado por el lanzamiento de dos satélites y el conjunto de estaciones de enlace en tierra, para la conducción de señales de televisión, telefonía y datos.

Durante el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari, se dispuso la construcción del sistema de satélites Solidaridad I y II. El pasado 19 de noviembre de 1993 se puso en orbita el satélite Solidaridad I y el segundo satélite Solidaridad entrará en operación en marzo de 1994.

#### A).- EPOCA PRECOLONIAL

La presencia del hombre en el continente americano data de hace 30 mil años y en el caso específico de nuestro país, México es de alrededor de 24 mil años. La tesis más aceptada sobre el origen del hombre americano es aquella que sostiene que el hombre de América provino del continente asiático usando como paso el Estrecho de Bering, en tiempos de la última glaciación. Los primeros pobladores del continente americano eran principalmente nómadas y sus actividades económicas estaban constituidas por la caza, pesca y recolección de frutos silvestres.

Las razas autóctonas de México son tres; la del sur que es la maya-quiché, la del centro que es la otomí y la del norte que es la nahoá que con el transcurso de los siglos se convertiría en la más perfecta y poderosa, la cual extendería sus dominios al dar origen a la cultura tolteca y mexicana.

La primera raza autóctona es la otomí, se estableció en los estados de San Luis Potosí, México, Puebla, Tlaxcala, Veracruz y Querétaro, de esta raza descienden los pueblos chichimecas ( México, Texcoco y Tlaxcala ), y su principal actividad era la caza.

El pueblo nahoá era por excelencia agricultor y sus productos que cultivaban era el maíz, frijol, calabaza y algodón. Es importante destacar que los nahoas comerciaban con los pueblos pescadores de la costa aún cuando éstos contaban con ríos en los cuales se encontraban

peces, anades y patos. Las civilizaciones marítimas llegaron a comerciar con sus ciudades y llevaban una gran variedad de pescado del que les brindaban las aguas del Pacífico, además de almejas, ostiones y mariscos, la pesca la realizaban a través de sus redes y en lugares de poca agua a flechazos.

Las rutas de navegación eran entre sus costas y de una costa a otra atravesando el mar Bermejo ( Atlántico ), haciendo uso de lanchas o canoas. Los productos que abundaban en la zona del mar Bermejo eran conchas, caracoles y adornos, y las múltiples especies de pescado.

Es importante destacar que la cultura mexicana no fué una civilización que se avocara a las actividades del mar, pero construyó una gran obra de infraestructura marítima al edificar sus canales que comunicaban sus ciudades a través de las majestuosas calzadas, así como la construcción de diques lo cual permitió en un momento dado hacer uso de la navegación en canoas.

La raza maya-quiché esta conformada por los nonoalcas ( los olmecas, xicalancas, los mayas y los quichés ), esta última floreció en la Península de Yucatán y su límite es el río Usumacinta.

Una de las principales actividades de los mayas-quichés es la pesca y era realizada con anzuelo, red y fisga y las especies capturadas eran tanto de río como de mar, mariscos y tortugas de carey.

Los quichés navegaban a través de sus ríos en canoas y su ruta de navegación comprendía las costas del Golfo hasta el Usumacinta.

Como se puede apreciar debido a la situación geográfica la raza que

floreció en el sur fué eminentemente navegante.

Dentro de las diversas culturas que se desarrollaron en Mesoamérica, destacan varias, pero nosotros haremos mención sólo de las que consideramos representan lo más destacado de cada período.

#### Período Preclásico.

En este período la primera civilización fué la Olmeca y apareció en el siglo XIII a.c. y se estableció en el estado de Tabasco y la parte sur de Veracruz, sus principales centros ceremoniales fueron la Venta y Tres Zapotes. Respecto a las comunicaciones esta cultura construyó caminos con el objeto de facilitar el arrastre de piedras desde los lugares o minas hasta los centros donde las usaban. Asimismo los caminos fueron utilizados para el comercio. La red de caminos hizo posible comunicar a las principales ciudades de la cultura Olmeca.

Por otra parte debido a su situación geográfica, es indudable que esta civilización utilizó la navegación para comerciar y sus recorridos los realizaban en lanchas.

#### Período Clásico.

La cultura Teotihuacana se estableció en el área central de México en el año 300 a.c. y sus principales centros ceremoniales fueron Cholula y Teotihuacan. Y sus comunicaciones las constituyeron las grandes calzadas construídas a través de las cuales transitaron sus ejércitos y las caravanas de comerciantes. Por su ubicación geográfica no hizo uso de la navegación.

La cultura Maya se estableció desde el río Grijalva en el estado de

Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán en México; y en los países de Guatemala, Honduras, El Salvador y Belice y sus principales ciudades fueron Hochob, Edzná, Kabah, Uxmal, Labna, Chichen Itzá, Mayapán, Izamal y Tulum.

Sin duda alguna que la cultura Maya fué eminentemente navegante debido a su posición geográfica en una zona que contiene muchos ríos y lagunas y por otra parte sus límites con el océano, lo cual permitió desarrollar la actividad pesquera.

En lo concerniente a las comunicaciones, existían caminos terrestres los cuales debido a la precipitación pluvial y a la abundante vegetación traían consigo su desaparición. También desarrollaron el comercio a través de la navegación e hicieron uso de la vela.

#### Período Postclásico.

Los mexicas o aztecas fundaron la ciudad de Tenochtitlán en el año 1325 d.c. sus principales ciudades las integrantes la gran Tenochtitlán, Azcapotzalco, Xochimilco, Coyoacán, Chalco, Culhuacán. La cultura Mexica se distinguió en materia de comunicaciones por la construcción de caminos de piedra, de puentes y de calzadas; construyeron una red acuática que se sustentaba en acequias y canales. Construyeron calzadas que a manera de diques impidieron las inundaciones. Es importante destacar la construcción de acueductos como el de Chapultepec a Tenochtitlán y el de Tlatelolco.

El imperio Azteca fué el mejor comunicado pues contaba con calzadas, calles anchas en la isla, acequias y canales que permitieron el

transporte de mercancías.

Los mexicas diseñaron un sistema de comunicación por medio de mensajeros que se les denominó paynani.

La construcción y mantenimiento de los caminos fué aprovechada al máximo por los aztecas, ya que les permitió recoger, transportar y distribuir los tributos de los pueblos sojuzgados.



**B).- ETAPA COLONIAL**

Después de la toma de la Gran Tenochtitlán y una vez culminada la conquista, se instauró el régimen virreinal y se crearon los Ayuntamientos ( 1521-1579 ), esta fué la primera institución de carácter administrativa creada por españoles en la época colonial, y le fué asignado el manejo de los caminos.

Hernan Cortés dispuso en 1522 a Alvaro López la construcción de un camino carretero a Veracruz y fué realizado diez años más tarde por Sebastián de Aparicio.

El primer virrey de la Nueva España Don Antonio de Mendoza, se distinguió como gran emprendedor de las comunicaciones e inició un ambicioso programa que comprendió la construcción de los caminos hacia el sur, de México a Acapulco, Oaxaca, Tehuantepec, Huatulco e inició la construcción del camino a Cuernavaca; hacia el oeste, a Michoacán, Colima y Jalisco; en el norte a Querétaro, Guanajuato, Zacátecas y Panúco. Reparó el camino de Veracruz.

Por otra parte durante este período hace su aparición el correo, que en un principio se les llamo propios, y la primera concesión otorgada para la explotación de este servicio es adjudicada a Martín de Olivares por virtud de la Cédula Real del 31 de mayo de 1579.

En el año 1586 el virrey Alvaro Manrique y Zúñiga, ordenó la construcción del camino carretero a Guadalajara, esta obra jugó un papel trascendental en el desarrollo de la actividad minera en la

zona del Bajío.

El 19 de septiembre de 1620, el virrey Diego Fernández de Córdoba, estableció el primer itinerario postal y la primera guía de caminos. El servicio de correos semanal se estableció entre México y Veracruz en 1742, México y Oaxaca en 1745, Oaxaca y Guatemala en 1748, la Provincia del Nuevo Reino de León en 1758, México-Querétaro-Guanajuato y Guadalajara en 1775.

Durante la época colonial las principales actividades económicas eran la agricultura, minería, ganadería y la manufactura.

La infraestructura del México colonial se sustentó sobre las antiguas brechas trazadas por los indios y posteriormente su creación obedeció a las zonas eminentemente mineras. A fines del período virreinal el sistema carretero estaba integrado por 55 rutas carreteras y 105 de herraduras. Su longitud total ascendía a 27 mil 325 kilómetros. Los principales caminos carreteros y de herradura habían sido construidos con una estructura radial, de tal suerte que todos se conectaban con la Ciudad de México.

Debido al movimiento comercial, y a los intereses de la Corona Española, Nueva España sirvió como puente para el tránsito interoceánico de mercancías del comercio español con la Filipinas.

En 1778 se expidió una cédula del comercio libre, en ella se estipuló que todos los puertos de la Península Ibérica eran abiertos al tráfico de altura en relación a América.

Durante los tres siglos de dominación española muy pocos adelantos se

puede observar en materia portuaria, ya que el Gobierno, la Legislación y la Administración Pública provenia de la Península Ibérica, lo cual no permitió conocer las necesidades que se tenían en la Nueva España, ni mucho menos hacer una labor continua en los diversos programas de la Administración, los cuales estaban a cargo del virrey.

En la cédula expedida el 15 de abril de 1528 en la Ciudad de Madrid el rey determinó que todos los puertos formaban parte de la Corona.

La Corona Española emitió una cédula de instrucción ( 1530-1535 ), a la Audiencia en la cual se estipuló que sí en las tierras concedidas a Cortés se situase puerto alguno este no estaría sujeto a su encargo, sino que todos los puertos estarían bajo su administración.

Es importante hacer notar que Hernán Cortés construyó las primeras embarcaciones a fin de descubrir nuevas tierras en el mar del sur ( Océano Pacífico ).

Las obras de infraestructura realizadas durante la época del Virreinato en el ámbito portuario son: Durante la Gestión de Don Antonio de Mendoza, primer virrey de Nueva España, el puerto de Veracruz es reparado y manda fortificar San Juan de Ulúa, asimismo provee al puerto de anclas y gruesos cables con el objeto de hacer posible y segura la estancia de las embarcaciones que allí arribasen y dictó ordenanzas para la carga y descarga de los navíos.

Durante la Administración de Diego Velasco 2o. se realizaron obras de fortificación en San Juan de Ulúa.

Del año de 1700-1709 que corresponde el encargo al Duque de Alburquerque se realizaron obras de fortificación en los puertos del Pacífico especialmente en Acapulco.

En el año de 1762 el Marqués de Cruillas, mandó realizar obras que hicieran posible la defensa del Puerto de Veracruz ante las continuas amenazas de invasión por parte de los ingleses.

En el período de la dominación del yugo español existían en la Nueva España un gran número de puertos, pero sólo dos eran de gran envergadura y habían sido habilitados, estos eran el Puerto de Veracruz por medio del cual se comunicaban con Europa y el de Acapulco que se conectaba con Asia. Y las rutas de navegación para el comercio exterior se hacían con España por el Puerto de Veracruz y con las Filipinas por conducto de Acapulco, pero el puerto que registraba mayor intensidad en el comercio exterior era el Puerto de Veracruz y de España en relación a Veracruz las rutas marítimas eran de Sevilla a Veracruz y de Cádiz a Veracruz, hasta el año de 1778 eran los únicos puertos a los cuales se les permitió que zarparan embarcaciones para América, a partir de esta fecha Carlos III habilitó catorce puertos en total.

El movimiento de carga que se estima, se realizó durante estos años a través de los Puertos de Veracruz y Acapulco es de veinticinco millones en productos de importación, y de diez y seis millones el de exportación, como se puede apreciar la diferencia entre lo producido y lo importado es de nueve millones lo cual refleja que la producción

era baja por falta de competitividad, la diversidad de producción y la apertura de nuevos mercados, ya que estaba prohibido comerciar con embarcaciones extranjeras.

Existían otros puertos pero en ellos no se realizaban actividades comerciales, sino más bien servían para que de ahí partiesen las embarcaciones de los españoles en busca de nuevas tierras y son los siguientes: Zacatula, Tehuantepec, Santiago, Jalisco, Navidad, San Diego, Segura de la Frontera, Colima, Puerto La Paz, Puerto Muegá, Campeche y Puerto de San Bernabé.

En el año de 1796 se instaló el primer faro de la Nueva España y fué el de Veracruz.

En cuanto a las embarcaciones marítimas durante esta época se construyeron fragatas, carabelas, bergantines, goletas y buques menores.

Es necesario hacer mención a un hecho histórico de que el país o el mexicano viva de espaldas al mar. Efectivamente, en esta época Felipe II recibió una carta del Arzobispado de Sevilla informándole que abrir los puertos existentes de la Nueva España al comercio exterior el cual permitiera intercambiar productos con otras colonias y con otros países era sumamente peligroso, pues en ese documento se le informaba al rey que detrás de la libertad comercial y económica venía la independencia política.

Tal como lo señalamos anteriormente, se ejerció un control de los puertos y se estableció un monopolio de la Corona en que nadamás los súbditos españoles peninsulares podrían comerciar con los buques de

la Península a través de los puertos que la Corona señalara y todos los contratos de transporte tendrían que celebrarse a través de la Casa de Contratación de Sevilla.

Esto fué y es el principio de que el país y el mexicano no viera el mar sino hasta después de muchos años, es decir, la historia de México -y esto es necesario reconocerlo- de que hemos vivido de espaldas al mar. Hay que admitirlo de manera histórica y real a este documento del Arzobispado de Sevilla fué de carácter político.

Es triste que durante trescientos años de dominio español los puertos mexicanos no tuvieran un desarrollo y se hundieran en la historia de nuestra estrategia geográfica.

## C).- MEXICO INDEPENDIENTE O INSURGENTE

## Constitución Gaditana de 1812

El 30 de septiembre de 1812 fué promulgada la Constitución de Cádiz y ese mismo día es jurada en la Nueva España. Esta Constitución tiene muy poca vigencia, y es importante hacer notar que contiene principios muy liberales y adelantados a su época, ya que tendría repercusiones en la futuras Leyes Fundamentales de México.

México vivió una guerra de independencia muy larga, pues abarca desde el año 1810 hasta el 27 de septiembre de 1821 en que se promulga la independencia. Debido a esta larga lucha entre fuerzas realistas y la insurgencia, la economía se encontraba debastada, la producción industrial, sobre todo la minería se desploma y la agrícola sufría los estragos de la guerra, el ganado desaparece, además la tasa de mortalidad se incrementa.

Los ingresos del Gobierno son destinados en su gran mayoría a la compra de armas, es por ello que durante esta época no se observan obras de infraestructura en el país; por lo tanto tenemos en el renglón portuario un crecimiento nulo, además se había dictado el 25 de octubre de 1818 la real orden en la cual se prohibía la entrada de todo buque extranjero y es hasta el año de 1820 en que se restaura nuevamente el comercio con el extranjero.

La Constitución de Cádiz consta de 384 artículos divididos en diez Titulos:

- I.- De la Nación Española y de los Españoles.
- II.- Del Territorio de las Españas, su religión y su gobierno, y de las Ciudades Españolas.
- III.- De las Cortes.
- IV.- Del Rey.
- V.- De los Tribunales y de la administración de justicia en lo civil y en lo criminal.
- VI.- Del Gobierno Interior de las provincias y de los pueblos.
- VII.- De las Contribuciones.
- VIII.- De la Fuerza Militar.
- IX.- De la Instrucción Pública.
- X.- De la Observancia de la Constitución, y modo de proceder para hacer variaciones en ella.

La Constitución de Cádiz en materia portuaria consagra los siguientes preceptos:

#### CAPITULO I

##### Del Territorio de las Españas

" Artículo 10.- El territorio español comprende... En América Septentrional Nueva España, con la Nueva Galicia y Península de Yucatán, Guatemala, Provincias internas de Oriente, Provincias Internas de Occidente, Isla de Cuba con las dos Floridas, la parte



española de la Isla de Santo Domingo y la Isla de Puerto Rico con las demás adyacentes a estas y al continente en uno y otro mar... " 1

#### Capítulo VII

##### De las Facultades de las Cortes

" Artículo 131.- Las Facultades de las Cortes son:

Décima: Fijar todos los años a propuesta del Rey, las fuerzas de tierra y mar, determinando las que hayan de tener en pie en tiempo de paz, y su aumento en tiempo de guerra.

Duodécima: Fijar los gastos de administración pública.

Decimaséptima: Establecer las aduanas y aranceles de derechos. " 2

#### Título IV

##### Capítulo I

##### De la Inviolabilidad del Rey y su autoridad

" Artículo 171.- Además de la prerrogativa que compete al Rey de sancionar las Leyes y promulgarlas, le corresponde como principales las facultades siguientes:

1 Tena Ramírez, Felipe. *Leyes Fundamentales de México 1808-1989*, Editorial: Porrúa, México, 1989. p.168

2 *Ibid*, pp.75 y 76

Octava: Mandar los ejércitos y armada y nombrar los generales.

Duodécima: Decretar la inversión de los fondos destinados a cada uno de los ramos de la administración pública.

Décimasexta: Nombrar y separar libremente los Secretarios de Estado y de Despacho. "3

#### Capítulo VI

##### De los Secretarios de Estado y del Despacho

" Artículo 222.- Los Secretarios del Despacho serán siete a saber:

El Secretario del Despacho de Estado.

El Secretario del Despacho de Gobernación del reino para la Península e islas adyacentes.

El Secretario del Despacho de Gracia y Justicia.

El Secretario del Despacho de Hacienda.

El Secretario del Despacho de Guerra.

El Secretario del Despacho de Marina. "4

3 Ibid, pp.80 y 81

4 Ibid, p.87

" Artículo 227.- Los Secretarios del Despacho formaran los presupuestos anuales de los gastos de la administración pública que se estima deban hacerse por su respectivo ramo se rendirán cuentas de lo que se hubiere hecho, en el modo que se expresará. "5

#### Título VII

#### De las Contribuciones

" Artículo 354.- No habrá aduanas sino en los puertos de mar y en las fronteras; bien que esta disposición no tendrá efecto que las cortes lo determinen. "6

Como se puede apreciar de los preceptos transcritos de la Constitución de Cádiz sólo uno menciona específicamente a los puertos y es para determinar que estos sean zonas impositivas.

Creemos que la Constitución de Cádiz, en caso de que no se hubiese suspendido su vigencia, la organización administrativa hubiera funcionado de manera eficaz, pero sólo en la Península Ibérica, en América no porque aquí la organización administrativa estaba a cargo de los Ayuntamientos.

El 7 de marzo de 1814 entra Fernando VII a Valencia, liberado por

5 Ibidem

6 Ibid, p.101

José Napoleón con el cual, antes había firmado un tratado. El 4 de mayo de 1814, Fernando VII emitió un Decreto en el cual se estipulaba que la Constitución y las Leyes realizadas por las Cortes eran nulas. Así culminó la vigencia de la Constitución de Cádiz.

## D).- CONSTITUCION DE 1814

Don José María Morelos y Pavón convocó a un Congreso, instalado en Chilpancingo el 14 de septiembre de 1813, en la sesión inaugural se dió lectura a los 23 puntos que conformaban lo que Morelos denominó Los Sentimientos de la Nación y que sirvieron de base y antecedente para lo que más tarde fué la Constitución de Apatzingán del 22 de octubre de 1814. En materia portuaria éste documento consagra en su artículo 16: " Que nuestros puertos se franqueen a las naciones extranjeras amigas, pero que éstas no se internen al reino por más amigas que sean, y sólo haya puertos señalados para el efecto, prohibiendo el desembarco en todos los demás, señalando el 10% u otra gabela a sus mercancías. "7

Bien cierto es que el documento de José María Morelos y Pavón llamado Los Sentimientos de la Nación de 1813, en su artículo 16 hace mención sobre los puertos que existían en ese entonces. Asimismo en el Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana menciona sino claramente en su artículo 108 Capítulo VIII, De las Atribuciones del Supremo Congreso, el comercio que debía o debería realizarse con las demás naciones, interpretamos que expresamente señala a los puertos marítimos existentes en ese entonces. El porque de la interpretación de este precepto, porque

7 Ibid, p.30

encontramos la claridad en otros artículos del documento en comento al hacer mención en cuanto a las contribuciones e impuestos y la forma de recaudarlos así como, el establecimiento de aduanas y exportación de determinados productos ya fuese agrícolas, o industriales. Obvio es que nos señale los puertos existentes, y valga recalcarlo y puntualizarlo que dicho documento se refiere a los puertos existentes.

En los artículos del documento que venimos haciendo relación, específicamente en el Capítulo X, Del Supremo Gobierno, hace mención a las Secretarías que existieron:

De Guerra.

De Hacienda.

y de Gobierno.

Aunque bien no existe algún documento o Decreto que señalara las funciones que correspondían a esas Secretarías, sí podemos interpretar que las dos primeras estaban involucradas en la materia portuaria y que indudablemente también la de Gobierno por las actividades que internamente iba ha realizar. Así encontramos cierta correlatividad con el artículo 159 del documento que venimos comentando al señalar las funciones de la autoridad del Supremo Gobierno para celebrar Tratados de Comercio con naciones extranjeras. Es indudable que el Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana pone especial interés a los Puertos y a la incipiente Marina Mercante que se contaba en aquel entonces.

## E).- CONSTITUCION FEDERAL DE 1824

El movimiento de independencia iniciado en el año de 1810, trajo consigo, saldos negativos para la economía del país, hubo un descenso en los niveles de producción, las minas fueron abandonadas, otras se inundaron, la producción de plata disminuyó a un tercio en comparación con la producción registrada en la colonia, y la ganadería y agricultura también sufrieron los estragos de la guerra. Las comunicaciones no pasaron desapercibidas ante este inminente cambio que se gestaba, los caminos sufrieron grandes daños especialmente los del Bajío. El comercio con el exterior se suspendió ya que España había sido invadida por las tropas de Bonaparte. La guerra de independencia interrumpió las comunicaciones postales, se suprimieron las oficinas de correos hasta 1813, fecha en que se introdujo el correo mensual.

México se hizo independiente el 27 de septiembre de 1821 e inicia su organización administrativa y ya para el 4 de octubre de 1821 se nombraron cuatro Secretarios de Estado y se encargarían de los asuntos relacionados al ramo de Hacienda, Guerra, Justicia y de Relaciones Interiores y Exteriores.

En lo que respecta a la organización del comercio este había sido abierto a todas las naciones pero aún no se había determinado los aranceles a los productos, ni se había declarado que puertos estaban habilitados para el comercio exterior.

En 1821 dependiente de la Secretaría de Guerra y Marina fué creada la Marina Mercante, mucho se preocuparon los gobiernos en su organización administrativa pero las luchas intestinas de los caudillos de la independencia preocuparon en lugar de otros a la Presidencia, poco pudieron permitir el que nosotros desarrolláramos nuestra Marina Mercante, hay un ejemplo sin embargo, en la historia del siglo pasado, muy interesante y nos la da el Ministro de Guerra y Marina cuando se presentó al Congreso y dijo lo siguiente: " La Marina aunque en pequeño, ha debido su existencia siempre precaria a los esfuerzos del Gobierno, ni en lo material ni en lo personal se ha organizado de una manera estable, porque las naciones que carecen de Marina Mercante que es la buena escuela de los marineros es difícil sino imposible crear una que lo sea de guerra. "

En el informe del Secretario de Guerra ( 1822 ), expuso que sólo se contaban con las siguientes embarcaciones, un bergantín, dos botes y una goleta y se tenían programadas la compra de una fragata y ocho corbetas que tendrían procedencia de Estados Unidos. La primer goleta que pasó a formar parte de la Marina se llamo Iguala, el cual enarbó el Pabellón Mexicano.

En 1823 se habilitaron los puertos de Alvarado y Tampico a fin de que fuesen depositadas las mercancías destinadas a las provincias del interior.

Trás el trinfo del movimiento de independencia, se promulgó la Constitución de 1824.



La Constitución de 1824 fué aprobada por los Legisladores ahí reunidos, el 3 de octubre bajo el título de Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, firmada el día 4 y publicada el día 5 bajo la siguiente connotación Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos. Dicha Constitución estuvo vigente hasta el año de 1835, en sus preceptos estableció que no podía ser revisada sino hasta el año de 1830, se enviaron varias iniciativas de reforma desde el año de 1826 hasta 1835, jamás fueron aprobadas por el Congreso.

En 1824 el Congreso Constituyente decretó que los peajes o contribuciones que se cobraban en las vías principales de comunicación a los vehículos que por ellos transitaban pasarían a formar parte de la Hacienda Pública, para que fuesen destinados a la reparación de caminos.

Al asumir la Presidencia de la República Guadalupe Victoria, hizo patente en septiembre de 1826 al iniciarse las sesiones extraordinarias, la necesidad de contar con caminos tan necesarios para el comercio y los viajeros.

En mayo de 1828 se habilitaron para el comercio de cabotaje, la barra de Nautla y los Puertos de Santeacompan y Tecolutla.

En 1830 se estableció en le República Mexicana la primera línea de diligencias, que corría entre México y Veracruz, la cual era operada por los estadounidenses William Parrot, la diligencia tendría gran auge hasta la instauración del ferrocarril.

La Constitución permaneció intacta hasta el momento de su abrogación

año de 1835. La Ley Fundamental de 1824 consta de 171 artículos dividido en siete Títulos:

Título I.- De la Nación Mexicana de su Territorio y Religión.

Título II.- De la Forma de Gobierno de la Nación de sus partes integrantes y su división de Poder Supremo.

Título III.- Del Poder Legislativo.

Título IV.- Del Supremo Poder Ejecutivo de la Federación.

Título V.- Del Poder Judicial de la Federación.

Título VI.- De los Estados de la Federación.

Título VII.- De la Observancia, Interpretación y Reforma de la Constitución y Acta Constitutiva.

A continuación presentamos los preceptos que consagra la Ley Fundamental de 1824, relativos a materia portuaria:

#### Título I

##### Sección Unica

##### De la Nación Mexicana su Territorio y su Religión

" Artículo 2.- Su Territorio comprende el que fué el Virreinato antes llamado Nueva España, el que se decía caoitanía general de Yucatán, el de las comandancias llamadas antes provincias internas de Oriente y Occidente, y el de Baja California y Alta California, con los terrenos anexos e islas adyacentes en ambos mares. ... " 8

## De las Facultades del Congreso General

" Artículo 50.- Las Facultades exclusivas del Congreso General son las siguientes:

XI.- Arreglar el comercio con las naciones extranjeras, y entre los diferentes Estados.

XIV.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas y designar su ubicación.

XXI.- Permitir o no la estación de escuadra de otra potencia por más de un mes en los puertos mexicanos. "9

## De las Atribuciones del Presidente y restricciones de sus Facultades

" Artículo 110.- Las atribuciones del Presidente son las que siguen:

IV.- Nombrar y remover libremente a los Secretarios del Despacho.

V.- Cuidar la recaudación, y decretar la inversión de las contribuciones generales con arreglo a las Leyes.

XIV.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratado de comercio y cualesquiera otros; más para prestar o negar su ratificación a cualquiera de ellos, debiera proceder la aprobación del Congreso General. "10

9 Ibid, p.175

10 Ibid, pp.182 y 183

## Del Despacho de los Negocios de Gobierno

" Artículo 117.- Para el despacho de los negocios de gobierno de la República, habrá el número de Secretarios que establezca el Congreso General por una Ley.

Artículo 118.- Todos los reglamentos deberán ir firmados por el Secretario de Despacho del ramo a que el asunto corresponda, según reglamento; sin este requisito no serán obedecidos.

Artículo 119.- Los Secretarios de Despacho serán responsables de los actos del Presidente que autoricen con su firma contra esta Constitución, la Acta Constitutiva, Leyes Generales y Constituciones Particulares de los Estados.

Artículo 120.- Los Secretarios del Despacho darán cuenta a cada Cámara, luego que estén abiertas sus sesiones anuales, cuenta del estado de su respectivo ramo.

Artículo 121.- Para ser Secretario del Despacho se requiere ser ciudadano mexicano por nacimiento.

Artículo 122.- Los Secretarios de Despacho formarán un reglamento para mejor distribución y giro de los negocios de su cargo, que pasará el Gobierno al Congreso para su aprobación. " 11

De las Restricciones de los Poderes de los Estados

" Artículo 162.- Ninguno de los Estados podra:

I.- Establecer sin el consentimiento del Congreso General, derecho alguno de tonelaje, ni otro alguno de puerto. "12

En la Constitución del 24 se puede apreciar la supremacía del Congreso General sobre los otros dos poderes ( Ejecutivo y Judicial ) por tanto los puertos que se habilitaron durante esta época, los convenios comerciales, estuvieron a cargo de este poder. Durante la vigencia de esta Carta Magna no apreciamos el carácter de Gobierno Presidencialista que en la actualidad prevalece, porque algunos actos del Ejecutivo estan supeditado a la aprobación del Congreso.

12 Ibid, p.192

## F).- CONSTITUCION DE 1836 O CONSTITUCION DE LAS SIETE LEYES

La Constitución de 1836 estaba conformada por Siete Leyes Constitucionales:

Primera Ley Constitucional, Derechos y Obligaciones de los habitantes de la República.

Segunda Ley Constitucional, Organización de un Supremo Poder Conservador.

Tercera Ley Constitucional, Del Poder Legislativo, de sus miembros y de cuanto dice relación a la formación de Leyes.

Cuarta Ley Constitucional, Organización del Supremo Poder Ejecutivo.

Quinta Ley Constitucional, Del Poder Judicial de la República Mexicana.

Sexta Ley Constitucional, División del Territorio de la República y Gobierno Interior de sus Pueblos.

Séptima Ley Constitucional, Variaciones de las Leyes Constitucionales.

La Constitución de 1836 fué expedida por el Congreso Constituyente el 15 de diciembre de 1835.

En el ámbito marítimo portuario las Leyes que hacen referencia o se relacionan a este rubro son:

En la Tercera Ley en su artículo 44 establecía: " Corresponde al congreso general exclusivamente:

I.- Dictar las leyes a que debe arreglarse la administración pública en todos y cada uno de sus ramos, derogarlas, interpretarlas y dispensar su observancia.

V.- Decretar el número de tropas permanente de mar y tierra que debe haber en la República, ...

X.- Dar al gobierno bases y reglas generales para la habilitación de toda clase de puertos, establecimiento de aduanas y formación de los aranceles de comercio. "13

En su Cuarta Ley encontramos los preceptos:

" Artículo 15.- Son prerrogativas del Presidente de la República:

VI.- Nombrar libremente a los secretarios del despacho, y poderlos remover siempre que lo crea conveniente. "14

" Artículo 17.- Son atribuciones del Presidente de la República:

I.- Dar, con sujeción a las leyes generales respectivas, todos los decretos y órdenes que convengan para la mejor administración pública, observancia de la Constitución y leyes, y, de acuerdo con el consejo, los reglamentos para el cumplimiento de ésta.

XVII.- Disponer de la fuerza armada de mar y tierra, para la seguridad interior y defensa exterior.

XXX.- Habilitar puertos y cerrarlos, establecer o suprimir aduanas y formar los aranceles de comercio, con absoluta sujeción a las bases que prefija el Congreso. "15

13 Ibid, pp.218 y 219

14 Ibid, p.225

15 Ibid, pp. 225-227

" Artículo 28.- Para el despacho de los asuntos de gobierno, habrá cuatro Ministros: uno de lo Interior, otro de Relaciones exteriores, otro de Hacienda y otro de Guerra y Marina. "16

" Artículo 31.- A cada uno de los Ministros corresponde:

I.- El despacho de todos los negocios de su ramo, acordándolos previamente con el Presidente de la República.

II.- Autorizar con su firma todos los reglamentos, decretos y órdenes del Presidente, en que él esté conforme, y versen sobre asuntos propios de su Ministerio.

III.- Presentar a ambas Cámaras una memoria especificativa del estado en que se hallen los diversos ramos de la administración pública respectivos a su Ministerio.

Esta memoria la presentará el Secretario de Hacienda en julio de cada año, y los otros tres en enero.

Artículo 32.- Cada Ministro será responsable de la falta de cumplimiento a las leyes que deban tenerlo por su Ministerio, y de los actos del Presidente, que autorice con su firma y sean contrarios a las leyes, singularmente las constitucionales.

La responsabilidad de los Ministros no podrá hacer efectiva sino en el modo y términos que previene la tercera ley constitucional.

Artículo 33.- El Gobierno formará un reglamento para el mejor despacho de sus Secretarías, y lo pasará al Congreso para su aprobación. "17

16 Ibid, p.229

17 Ibid, p.230



## G).- LA CONSTITUCION DE 1857

El movimiento liberal mexicano se inició en 1833 cuando la Presidencia de la República estuvo a cargo de Santa Anna y de la Vicepresidencia Gómez Farias. Ahora bien, durante las primeras décadas de vida independiente México, estuvo inmerso en una lucha interna por el poder entre los partidos conservador y liberal.

En el año de 1854, Juan Alvarez e Ignacio Comonfort redactaron y proclamaron el Plan de Ayutla, este plan tenía como propósito fundamental desconocer como Presidente de la República a Santa Anna. A principios del año 1855 se unieron a la lucha, Nuevo León, Tamaulipas y otros caudillos de diversos estados, Santa Anna no pudo contrarrestar la insurrección y ese mismo año abandono el país. Trás el triunfo de la revolución de Ayutla, en octubre de 1855 Juan Alvarez formo un gabinete el cual quedó integrado por los más ilustres liberales de esa época como: Melchor Ocampo, Benito Juárez, Guillermo Prieto e Ignacio Comonfort, además preparó la convocatoria para formar un congreso.

En diciembre de 1855 la Presidencia de la República estuvo al mando de Ignacio Comonfort y durante su mandato emitió las importantes Leyes de Reforma, como la que suprimía los tribunales, con excepción de los eclesiásticos y militares y recibió el nombre de Ley Juárez; la Ley de Desamortización o Ley Lerdo; la Ley Orgánica del Registro del Estado Civil; y la Ley de Obvenciones Parroquiales.

En febrero de 1856 se instaló el Congreso Constituyente y después de un año de intensos debates, se promulgó la Constitución de 1857, la cual en su texto incorporó las Leyes de Reforma decretadas con anterioridad.

Con la política liberal sustentada sobre bases sólidas, los liberales emprendieron la tarea de transformar a la nación en todos sus ámbitos, y no podían olvidar un ramo tan importante y descuidado por las anteriores administraciones como lo es el de comunicaciones y transportes.

Dentro del contexto de las comunicaciones y los transportes el proyecto más ambicioso se canalizó hacia los ferrocarriles y en 1857 el Presidente Juárez concedió el privilegio a Louisiana Tehuantepec Company, para que construyera una vía de comunicación que uniera a los caminos de fierro con tramos de navegación, a través del istmo de Tehuantepec, el proyecto nunca se realizó.

En agosto de 1857, Comonfort otorgó a Antonio Escandón, en representación de su hermano la concesión para la explotación de un camino ferreo, así como su construcción, el camino comprendería de Veracruz a Acapulco o cualquier otro punto del Pacífico.

En 1864, entre las concesiones que otorgó el segundo imperio, el de Maximiliano de Habsburgo, las más destacadas son las otorgadas al Ferrocarril Imperial Mexicano y la de el año 1865 extendida a Ramón Zangronis, para la construcción del ferrocarril Puebla Veracruz. Asimismo impulsó el desarrollo telegráfico y otorgó un sinúmero de

de concesiones. Por otra parte se estableció el servicio postal urbano. Construyó la línea telegráfica Tepeji del Río a Tula, y realizó el tendido de cables de la línea Querétaro, San Luis Potosí.

Es en esta época del Segundo Imperio el de Maximiliano de Habsburgo que viendo la situación estratégica que guardaba nuestro país con respecto a los dos mares: Océano Pacífico y Atlántico, demuestra un gran interés por la mar. Lo deslumbra la extensión de los litorales y lo impresiona -valga recalcar lo expresado- la gigantesca situación de México en medio de dos océanos y se propone aplicar los estudios que él había realizado en la Armada Austro-Húngara, aplicando y estableciendo las Superintendencias de puerto como máxima autoridad marítima, y aquí nos queremos adelantar un poco y que señalaremos en el Capítulo Cuarto, es hasta 1972 en que al reformarse el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina se crean por primera ocasión las Superintendencias portuarias, organismo que Maximiliano de Habsburgo ya las había previsto en aquella época. Asimismo ordenó la división de los puertos más adecuadamente, distribuyendo los puertos de guerra, puertos mercantes, puertos de pesca y los puertos de cabotaje. Es decir hizo una distribución más clara y precisa de nuestros puertos.

Asimismo queremos señalar que este personaje se preocupó por la formación y premiación a los que se dedicaran o invirtieran en el desarrollo portuario y de la Marina Mercante, a través de la emisión de leyes y decretos.

Una vez restaurada la República, el Gobierno de Benito Juárez se avocó a la tarea de reparar los daños y estragos causados por la guerra, especialmente en el ramo de las comunicaciones y los transportes, y es así como en mayo de 1867 intervino la línea telegráfica del interior, la cual adquirió el nombre de Líneas Telegráficas del Supremo Gobierno, en virtud de este acto nació el sistema de telegrafos públicos nacionales. Juárez otorgó múltiples concesiones en materia telegráfica lo que desembocó en un exitoso crecimiento y ya para el año de 1872 la red telegráfica contaba con un total de 7776 kilómetros. Tanto el Gobierno Juarista como el de Lerdo de Tejada no desistieron en la creación de una infraestructura ferroviaria y es así como debido al gran esfuerzo, en el año 1873, el 1 de enero se inauguró la línea del Ferrocarril México-Veracruz.

En lo que respecta a los caminos carretero, la política se sustentaba en la construcción de una red de caminos troncales que unieron a la República Mexicana a lo largo y a lo ancho de su territorio. El crecimiento fué mayor, aún a costa de sacrificar la calidad así tenemos que para el año de 1872 habían crecido las líneas troncales siguientes:

Guanajuato-San Luis Potosí-Zacatecas.

San Luis Potosí-Tampico.

México-Morelia-Las Barrancas.

Oaxaca-Puerto Angel.

México-Pachuca.

Guadalajara-Manzanillo.

Campeche-Mérida-Sisal.

Cuernavaca-Acapulco.

Ometusco-Tampico.

Querétaro-Tampico.

Linares-Matehuala.

San Juan Bautista-San Cristóbal.

En 1876 la red de caminos troncales era la siguiente:

México-Puebla-Jalapa-Veracruz.

Orizaba-Córdoba-Veracruz.

Tehuacán-Oaxaca-Puerto Angel.

México-Querétaro-San Luis Potosí.

Victoria-Matamoros.

Monterrey-Piedras Negras-Matamoros.

Aguascalientes-Zacatecas-Durango-Mazatlán.

Ciudad del Maíz-Tampico.

Guajuato-Lagos-Aguascalientes.

Jalapa-Tampico.

México-Cuernavaca-Chilpancingo-Acapulco.

México-Toluca-Morelia.

Huejutla-Tampico.

Ometusco.

México-Pachuca-Tulancingo-Tuxpan.

Zihuatanejo.

La Constitución de 1857 fué promulgada el 11 de marzo y consta de 128 artículos dividida en ocho Títulos:

I.- De los Derechos del Hombre.

II.- De la Soberanía Nacional y de la Forma de Gobierno.

III.- De la División de Poderes.

IV.- De la Responsabilidad de los Funcionarios Públicos.

V.- De los Estados de la Federación.

VI.- Previsiones Generales.

VII.- De la Reforma a la Constitución.

VIII.- De la Inviolabilidad a la Constitución.

En relación al ámbito portuario los preceptos que se vinculan son los que a continuación presentamos:

De las Partes Integrantes de la Federación y el Territorio Nacional.

" Artículo 42.- El Territorio Nacional comprende el de las partes integrantes de la Federación y además el de las islas adyacentes en ambos mares.

Artículo 43.- Las partes integrantes de la Federación son: Los Estados de Aguascalientes, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Jalisco, México, Michoacán, Nuevo León, Coahuila, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Valle de México, Veracruz, Zacatecas y el territorio de la

Baja California. "18

De las Facultades del Congreso

" Artículo 72.- El Congreso tiene Facultad:

VII.- Para aprobar el presupuesto de los gastos de la Federación que anualmente debe presentarle el Ejecutivo, e imponer las contribuciones necesarias para cubrirlo.

IX.- Para expedir aranceles sobre comercio extranjero, y para impedir por medio de bases generales, que en comercio de Estado a Estado, se establezcan restricciones onerosas.

XV.- Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso, para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas presas de mar y tierra, y para expedir las relativas a derecho marítimo de paz y guerra.

XVI.- Para conceder o negar la entrada de tropas extranjeras en el territorio de la Federación, y consentir la estación de escuadras de otra potencia, por más de un mes, en las aguas de la República.

XXII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos.

XXX.- Para expedir todas las leyes que sean necesarias y propias para hacer efectivas las facultades y antecedentes y todas las otras

concedidas por la Constitución a los Poderes de la Unión. "19

#### Del Poder Ejecutivo

" Artículo 85.- Las Facultades y Obligaciones del Presidente, son las siguientes:

II.- Nombrar y remover libremente a los Secretarios del despacho ...

XIV.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronteras y designar su ubicación.

Artículo 86.- Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de Secretarios que establezca el Congreso por una Ley, la que hará la distribución de los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría. "20

Artículo 89.- Los Secretarios del Despacho, luego que esten abiertas las sesiones del primer período, darán cuenta al Congreso del estado de sus respectivos ramos. "21

#### De los Estados de la Federación

" Artículo 112.- Tampoco pueden sin consentimiento del Congreso de la

19 Ibid, pp.618 y 619

20 Ibid, pp.621 y 622

21 Ibid, p.622



**Unión:**

I.- Establecer derechos de tonelaje ni otro alguno de puerto; ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones y exportaciones.

II.- Tener en ningún tiempo tropa permanente, ni buques de guerra. ... "22

**Previsiones Generales**

" Artículo 124.- Para el día 1 de junio de 1858 quedarán abolidas las alcabalas y aduanas interiores en toda la República. "23

22 Ibid, p.625

23 Ibid, p.627

## CAPITULO II

## CREACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

Durante los dos últimos regímenes ( Benito Juárez y Lerdo de Tejada ), que precedieron al Porfiriato las cuestiones relativas a ferrocarriles, caminos, telégrafos y obras públicas eran desempeñadas por la Secretaría de Fomento.

El país a partir del acta de promulgación de la independencia en el año de 1821 hasta la instauración del Gobierno de Juárez en 1867 sufrió una lucha interna por el poder entre los partidarios de la facción liberal y los conservadores, y es hasta el año de 1876 cuando el Poder Ejecutivo inicia a ser ejercido por Porfirio Díaz, el cual fincará las bases del capitalismo mexicano y debido a las reformas al artículo 78 Constitucional, logra su permanencia como Presidente de la República por tres décadas, asimismo logro la preeminencia sobre los otros dos poderes. Durante éste período se da una pacificación en todo el territorio nacional, aunque las clases de los estratos inferiores fueron grandemente desprotegidos. La centralización y acumulación de poder fué fundamento para el logro de la estabilidad y progreso de la Nación, pues se iniciaba la actividad exportadora esencialmente de productos primarios.

Una vez que tomó posesión, inició su reorganización en la Administración Pública Federal y entre las que destacaron en el rubro de lo económico, estableció una política que contemplaba, el

otorgamiento de incentivos, exenciones fiscales, subsidios y estímulos a la inversión de capital extranjero en el país, asimismo otorgó concesiones para obras de electrificación, comunicaciones telefónicas, telegrafías, aprovechamiento de aguas para riego.

En materia administrativa, el Presidente Porfirio Díaz tenía como preocupación fundamental el crear un sistema político administrativo que fuese aplicable y conocido en todo el territorio de la República y, fué a través del Decreto del 13 de mayo de 1891. como se logra establecer el marco jurídico que llevaría a realizar dicho propósito. A partir de ese momento se incrementan las atribuciones de las Secretarías de Estado ya existentes y se crea como institución la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con el propósito de concentrar las actividades referentes a las comunicaciones, los transportes, las obras públicas, así como la introducción de los avances científicos de la época.

## A).- BASES JURIDICAS PARA SU NACIMIENTO

Las bases jurídicas para el nacimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se sustentan en la Ley Fundamental de 1857, en su precepto 72 establecía las Facultades del Congreso en las siguientes fracciones:

" XXII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos.

XXX.- Para expedir todas las leyes que sean necesarias y propias para hacer efectivas las facultades antecedentes y todas las otras concedidas por esta Constitución á los poderes de la Unión. "24

En lo concerniente al Poder Ejecutivo los artículos referentes a la erección de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas son aplicables el artículo 85 que establecía las Facultades y Obligaciones del Presidente de la República:

" I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa á su exacta observancia.

II.- Nombrar y remover libremente á los secretarios del despacho, ...

Artículo 86.- Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de secretarios que establezca el Congreso por una ley, la que hará la distribución de los negocios que han de estar a cargo de cada secretaría.

Artículo 88.- Todos los reglamentos, decretos y órdenes del Presidente, deberán ir firmados por el secretario del despacho encargado del ramo á que el asunto corresponde. Sin este requisito no serán obedecidos.

Artículo 89.- Los secretarios del despacho, luego que estén abiertas las sesiones del primer período, darán cuenta al Congreso del estado de sus respectivos ramos. "25

B).- ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA EN 1890

Durante los inicios del gobierno de Porfirio Díaz, éste buscó la fórmula de establecer una política de promoción económica a través de las dependencias de la Administración Pública Federal. Hasta el año de 1890 la estructura administrativa estaba integrada:

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Justicia e Instrucción Pública.

Secretaría de Fomento.

Secretaría de Guerra y Marina.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Más sin embargo, esta estructura sufrió modificaciones a medida que la política administrativa se adecuaba a los requerimientos del Estado y, es así, como el 13 de mayo de 1891, Porfirio Díaz, decidió reestructurar a la Administración Pública y emite el Decreto que establecía el modo, como deberían de distribuirse los negocios entre las Secretarías de Estado.

Así tenemos que la estructura administrativa quedó integrada por las siguientes Secretarías de Estado:

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Justicia e Instrucción.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Guerra y Marina.

El presente Decreto es importante, ya que se crea como institución a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y le confiere las siguientes atribuciones para construir la infraestructura y proporcionar los servicios en: " Correos Interiores, vías marítimas de comunicación o vapores, la Unión Postal Universal, telégrafos, ferrocarriles, obras en los puertos, faros, monumentos públicos y obras de utilidad y ornato, carreteras, calzadas, puertos, ríos, puentes, conserjerías y obras en los Palacios Nacional y de Chapultepec y desagüe del Valle de México. "26

26 Puertos Mexicanos SCT

" La Expo-Centenario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
( SCT ) "

Puertos Mexicanos

México, D.F.,

julio 1991

p.14

### C).- DESARROLLO EVOLUTIVO DE LA SECRETARIA

#### Antecedente

Al empezar su vida como Nación independiente en el año de 1821, México inicia también su participación en la Administración Pública creandose cuatro Secretarías de Estado y del Despacho, las cuales estaban conformadas por: Relaciones Interiores y Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos, Guerra y Marina, y Hacienda.

A la Secretaría de Relaciones Interiores y Exteriores le fué encomendada la función de atender los rubros de comunicaciones, transportes y demás obras vinculadas a las vías de comunicación; por tal motivo estaba a su cargo la Dirección General de Correos, la construcción y reparación de caminos, calzadas y puentes.

Durante la Gestión de Santa Anna, en el año de 1841, se llevó a cabo una reestructuración general en la Administración Pública, la cual repercutió en las comunicaciones, los transportes y las obras públicas, entre los cambios destaca la reconstrucción del Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores, al cual se adscribieron las cuestiones referentes, a Gobernación, tales como atención de los caminos y peajes, conserjería y conservación, construcción del Desagüe de Huehuetoca, el cual en aquellos tiempos fué considerada la obra pública por excelencia.

En el año 1843, bajo el Gobierno de Santa Anna, se reestructura una vez más la Administración Pública y se establecen los Ministerios de Relaciones Exteriores, Gobernación y Policía, Ministerio de Justicia,



Negocios eclesiásticos, Instrucción Pública e Industria, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina. Por otra parte el Ministerio de Relaciones Exteriores, Gobernación y Policía, le fué otorgada la administración de las comunicaciones y obras públicas.

En el año de 1853 se creó la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, atribuyéndole las facultades siguientes: Establecimiento de enseñanza especial en los ramos de fomento, colonización e industria; muebles útiles y obras de palacio; la sociedad de geografía y estadística; vías generales de comunicación; desagüe de la capital de la República; obras de utilidad y ornato. Es importante destacar que durante éste período, el servicio postal estuvo a cargo de la Secretaría de Hacienda.

Bajo el mandato de Ignacio Comonfort, en el año de 1857, se expidió la Carta Magna de 1857; sin embargo, la Administración Pública Centralizada no existió reestructuración, sólo se efectuaron algunos cambios respecto a las funciones de las dependencias.

Durante la guerra de los tres años y la lucha contra el segundo imperio ( 1861-1867 ), la Administración Pública experimento grandes cambios principalmente en el número de las Secretarías de Estado. Cabe destacar que es de gran importancia la supresión del ramo eclesiástico en virtud de la separación iglesia-estado. Por otra parte se fusionaron en dos ocasiones la Secretaría de Fomento con la de Justicia e Instrucción Pública, estos cambios obedecieron al momento político e histórico que vivía el país, pues la sociedad mexicana estaba inmersa en una guerra civil y la lucha por la

soberanía nacional. Además, la escasez de recursos financieros y las condiciones adversas, no fueron favorables los primeros años del Gobierno de Juárez.

Por otra parte al ser restaurada la República en el año de 1867, el país inicia una etapa de estabilidad, la cual permitió al Gobierno Juarista fincar las bases de una Administración Centralizada y sólida. Así se hizo posible que la Secretaría de Fomento implantará las bases materiales para el impulso de la prosperidad del país a través de las comunicaciones, principalmente de las líneas férreas. Con el paso de los años debido al incremento de las actividades económicas, los requerimientos de infraestructura, los servicios de movilización de personas y de bienes, así como el intercambio de información, dieron origen a la necesidad de crear una Secretaría de Estado que permitiera aglutinar en su entorno estas nuevas demandas y, es así, como en el año de 1891, se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En el período del Porfiriato, el 13 de mayo de 1891, se crea mediante Decreto la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a la cual le son asignadas algunas de las atribuciones que le competían a la Secretaría de Fomento.

En sus inicios, su esfera de acción se avocaba al manejo de los correos interiores, las vías marítimas de comunicación, la Unión Postal Universal, los telégrafos, los teléfonos, los ferrocarriles, las obras portuarias, los faros, los monumentos públicos y las obras de utilidad y ornato, las carreteras y calzadas, los puertos, ríos,

puentes, lagos, canales, conserjería y las obras en los Palacios Nacional y de Chapultepec, y el desagüe del Valle de México.

La novísima Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, aglutinó los ramos de comunicaciones, obras públicas y los transportes. En lo que respecta a su organización administrativa estaba integrada por unidades administrativas a las cuales les había sido bien delimitadas sus funciones y destacan la Dirección General de Faros, la Comisión Hidrográfica, Dirección General de Correos y la Dirección General de Telégrafos.

Iniciado el movimiento revolucionario de 1910, los diversos regímenes que prevalecieron durante esta etapa, emplearon el sistema administrativo ya creado, aunque algunos introdujeron reformas; por tal razón las instituciones administrativas subsistieron entre ellas, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En el breve mandato de Don Francisco I Madero, introduce varias modificaciones en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, determinando el establecimiento de la Inspección de Caminos a fin de mejorar la vialidad por el territorio nacional, así como reestructura la Dirección General de Correos y la Dirección General de Faros.

En el Gobierno de Victoriano Huerta, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, absorbió a la Dirección General de Obras Públicas del Distrito Federal.

En el año de 1913, en el mes de octubre, Venustiano Carranza, en su carácter de Jefe del Ejército Constitucionalista, hizo patente la necesidad de organizar los despachos de todos los ramos de la Administración Pública. En el mes de octubre de 1916, Carranza hace la declaración respecto a que el servicio público de telégrafos debería ser exclusivo del Gobierno Federal. Y es en la Constitución de 1917, en su artículo 28, se consagró esa consigna tan importante. En el proceso revolucionario la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas realizó de manera eficiente la prestación del servicio telegráfico. Asimismo, adquiere el carácter de Dirección General de Ferrocarriles y Navegación, la que anteriormente fuera una sección al crearse la Dirección General de Puertos y Faros, la cual estuvo encargada de la construcción, mantenimiento y administración de puertos y obras en los mares y ríos, también le competió la decisión de retener bajo el control del Gobierno Constitucionalista el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el Ferrocarril de Veracruz Alvarado.

En la Administración de Alvaro Obregón ( 1920-1924 ), se creó la Compañía Naviera Mexicana en 1923, integrada por dos flotas: Una de siete buques y otra de cuatro.

En el régimen de Plutarco Elías Calles ( 1924-1928 ), que se distinguió por ser el creador de grandes instituciones; en el rubro de las comunicaciones y los transportes establece en marzo de 1925, la Comisión Nacional de Caminos, la cual tenía a su cargo la

construcción de carreteras que la República Mexicana necesitaba. En éste lapso se dió un fuerte impulso a la expansión de infraestructura para el transporte.

Al finalizar la década de los veinte, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, tenía adscritas las siguientes Direcciones Generales: Dirección General de Correos; de Telégrafos Nacionales; de Puertos, Faros y Marina Mercante; de Obras Hidráulicas y Edificios; de Ferrocarriles; Comisión Nacional de Caminos, Departamento de Aeronáutica Civil, Delegación del Departamento de Contraloría, Departamento General de Cuenta y Administración, Departamento Legal, Departamento Técnico Administrativo, Sección de Fotografía y Dibujo.

En el Gobierno de Abelardo Luján Rodríguez ( 4 de noviembre de 1932 al 30 de noviembre 1934 ), se expidió la Ley de Secretarías de Estado de 1934, y lo más destacado que consagra ésta legislación, es la especificación de lo deberes de las Secretarías de Estado. Es a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que le asignan las siguientes atribuciones:

- I.- Comunicaciones postales: correo interior, Unión Postal Universal, giros nacionales e internacionales y subvención a vapores, ferrocarriles y aeronaves para transportar correspondencia.
- II.- Comunicaciones eléctricas: servicio público nacional e internacional de comunicaciones y giros por medio de las redes nacional y telegráfica y telefónica, por instalaciones de

radiocomunicación nacionales y por contratos o convenios con compañías telegráficas, telefónicas, cablegráficas y radiotelegráficas; otorgamiento y vigilancia de concesiones para establecer y explotar sistemas telefónicos y cablegráficos particulares.

III.- Otorgamiento y vigilancia de concesiones para el establecimiento y explotación de estaciones inalámbricas.

IV.- Otorgamiento y vigilancia de concesiones para instalar y explotar estaciones radiodifusoras comerciales.

V.- Otorgamiento y vigilancia de permisos para la operación de instalaciones de radiodifusión culturales, experimentales y de aficionados.

VI.- Comunicaciones terrestres: ferrocarriles, tranvías y automotores.

VII.- Comunicaciones por agua: costas, puertos, faros, zona federal, marina mercante y vías navegables.

VIII.- Comunicaciones aéreas: concesiones, registro y circulación, inspección y puertos aéreos.

IX.- Obras públicas: construcción, reconstrucción y conservación de caminos carreteros nacionales e inspección de los privados; construcción de caminos, sea directamente o en colaboración con los estados; conservación de caminos; concesiones para construcción y explotación de caminos; concesión para construcción y explotación de puentes; permisos de ruta para autotransporte de pasajeros, carga y

de express; inspección y policía de caminos; ejecución de obras en terrenos nacionales, bien sea costeadas por la Federación o por concesionarios particulares; construcción y reconstrucción de edificios públicos; conservación de los Palacios Nacional y de Chapultepec, así como de monumentos y todas las obras de utilidad y ornato costeadas por la Federación, excepto las de carácter estratégico en el ramo de guerra.

X.- Jurisdicción sobre el sistema hidrográfico del Valle de México." 27

En la Gestión Gubernamental del General Lázaro Cárdenas del Río ( 1934-1940 ), se fortaleció la Administración Pública Centralizada y la figura presidencial se consolidó como la institución con primacía en todo el sistema político y se crearon instituciones administrativas que contribuyeron al desarrollo de nuestra Nación. Asimismo, se promulgó la Ley de Secretarías de Estado de 1935, subsistiendo las mismas funciones que se le habían otorgado en la Ley anterior a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En 1936, la organización administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estaba integrada por la Dirección General de Correos y Telégrafos, Dirección General de Ferrocarriles, Dirección General de Tránsito y Tarifas, y por los Departamentos de

27 Revista de Administración Pública. " Sector Comunicaciones y Transportes. " Editorial: INAP, México, D.F. 1991, p.100

Comunicaciones Aéreas; de Marina Mercante; de Obras Públicas; de Edificios y Prensa y Publicaciones, Jurídico, y la Dirección Nacional de Caminos.

Al nacionalizarse los ferrocarriles en 1937, se crea el Departamento de los Ferrocarriles Nacionales de México. Y en 1938, se transformo en una corporación, descentralizada siendo su administración ejercida por los trabajadores, y cambia de denominación por Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles.

En el año de 1939, México sufrió un bloqueo internacional a consecuencia de la expropiación petrolera y por tal motivo, el Jefe del Ejecutivo realizó cambios dentro de las dependencias de la Administración Pública; y ese mismo año se promulga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Bajo ésta Ley, le son suprimidas las funciones de comunicaciones por agua, comprendían: Costas, puertos, faros, zona federal, marina mercante y vías navegables siendo asignadas al recién creado Departamento de Marina. Por otra parte, en lo que respecta a la jurisdicción sobre el sistema hidrográfico del Valle de México, le fué compartida conjuntamente con la Secretaría de Agricultura y Fomento.

En el Sexenio del General Manuel Avila Camacho ( 1940-1946 ), la corporación descentralizada Administración Nacional de los Ferrocarriles Nacionales se convirtió en una empresa paraestatal, cuya denominación fué Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Durante éste período administrativo la Secretaría de



Comunicaciones y Obras Públicas conservó las atribuciones que le confirió la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1939 y sólo se modificó su organización incorporándose a su estructura administrativa la Dirección General de Obras Públicas Nacionales creada en 1940 y la Dirección General de Telecomunicaciones erigida en 1942. En el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que data de fecha 17 de febrero de 1945, se establecen como dependencias auxiliares de la Secretaría: Departamento Jurídico, Departamento de Inspección, Departamento Administrativo, Departamento de Personal, Departamento Médico, Departamento de Tarifas, Departamento de Investigaciones y Laboratorios, Departamento de Aeronáutica Civil, Departamento de Tránsito y Policía de Caminos, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Dirección Nacional de Caminos, Dirección de Construcción de Ferrocarriles, Dirección General de Correos, Dirección General de Telecomunicaciones y Dirección General de Obras Públicas Nacionales.

En el período comprendido entre 1946 y 1952, desempeñó el cargo como Presidente de México Miguel Alemán. Durante ésta administración se expide la Ley de Secretarías de Estado de 1946, y las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas continúan siendo las mismas que le otorgó la Ley de Secretarías de Estado de 1939, y el Reglamento Interior de 1945 continúa vigente, pero se realizan algunas modificaciones tales como la bipartición de las atribuciones

de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en dos Subsecretarías especializadas, una aglutinó los rubros de las comunicaciones y los transportes y la otra, atendió las cuestiones relativas a las obras públicas. La Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes tenía bajo su competencia a las Direcciones Generales de Correos y de Telecomunicaciones, así como también a los Departamentos de Tránsito Federal, Aeronáutica Civil y de Tarifas.

La Subsecretaría de Obras Públicas tenía bajo su mando a las Direcciones Generales de Construcción de Ferrocarriles de Explotación, de Investigación y Laboratorios y de Obras Públicas.

Las demás direcciones dependían de la Oficialía Mayor.

En la era presidencial de Adolfo López Mateos, se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1958, la Ley de Secretaría y Departamentos de Estado. En el marco de esta Ley la Administración Pública Centralizada sufre innovaciones y entre ellas, la que respecta a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la cual se ramifica en dos Secretarías de Estado; por una parte se crea la Secretaría de Obras Públicas y por la otra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En el artículo 10 de dicha Ley, se establecen las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

" I.- Organizar y administrar los servicios de correos en todos sus aspectos;

II.- La administración de los servicios federales de comunicaciones

eléctricas y electrónicas, y su enlace con los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos, y con los estatales y extranjeros;

III.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos y cablegráficos, sistemas de comunicaciones inalámbricas, estaciones radiocexperimentales, culturales, así como vigilar técnicamente el funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones, y vigilar su operación cuando sea de carácter comercial;

IV.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

V.- Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales;

VI.- Otorgar permisos para el uso de aviones particulares;

VII.- La administración de aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos;

VIII.- Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos destinados para la información y seguridad de la navegación aérea en la República;

IX.- Otorgar concesiones para el establecimiento y explotación de ferrocarriles federales, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

X.- Administrar los ferrocarriles federales, no encomendados a organismos descentralizados;

XI.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras nacionales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales relativas;

XII.- La vigilancia general y el servicio de policía en la carreteras nacionales;

XIII.- Intervenir en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;

XIV.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos, y todas las maniobras relacionadas con los mismos;

XV.- Asesorar a la Secretaría de Obras Públicas, para la formulación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, ferrocarriles, estaciones centrales de autotransportes de concesión federal;

XVI.- Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas, y

XVII.- los demás que expresamente le fijen la ley y los reglamentos. "28

Respecto a la Secretaría de Obras Públicas le fueron asignadas el despacho de los siguientes asuntos:

" I.- Construir, reconstruir, y conservar los edificios públicos, monumentos y todas las obras de ornato realizadas por la Federación, excepto las encomendadas por esta ley a otras dependencias;

II.- Proyectar, realizar directamente o contratar y vigilar la conservación, en todo o en parte, la construcción de obras públicas de fomento o de interés general, que emprenda el Gobierno Federal, por sí o en cooperación con otros países, con los Estados de la Federación, con los Municipios o con los particulares, y que no se encomienden expresamente a otras dependencias;

III.- Conservar directamente o contratar y vigilar la conservación, en todo o en parte, de las obras de propiedad federal, de uso común o destinadas a un servicio público de jurisdicción federal o en cuyo uso y aprovechamiento intervenga el Gobierno Federal en cooperación con autoridades y empresas extranjeras, con los Estados de la Federación y con los Municipios, o con empresas o particulares mexicanos;

IV.- Establecer las bases y normas y, en su caso, intervenir para la

celebración de contratos de construcción y conservación de obras federales o de las que señala este artículo, o asesorar a la dependencia que corresponda expresamente la obra;

V.- Construir y conservar los caminos federales;

VI.- Construir y conservar, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipales y los particulares, caminos y puentes;

VII.- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en construcciones y conservación de obras de ese género;

VIII.- Construir vías férreas de jurisdicción federal; y

IX.- Los demás que le encomienden expresamente las leyes y reglamentos. "29

Con el paso de los años la Secretaría de Obras Públicas incremento su actividad en la realización de las obras públicas, además de su participación en el desarrollo urbano, lo cual desembocó en la creación de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas en el año de 1976, y que sustituyó a la Secretaría de Obras Públicas. Ahora bien, respecto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, durante este período sufre cambios en su estructura administrativa, se crea la Dirección General de Tránsito Federal, la Subdirección General de Telégrafos Nacionales y se integró la

Comisión Nacional del Espacio Exterior con objeto de atender lo referente a la investigación, explotación y uso del espacio exterior con fines pacíficos.

Dentro del período presidencial de Gustavo Díaz Ordaz, se adquiere el Ferrocarril Tijuana Tecate. Se eleva a rango de Departamento de Emisiones Postales la antigua Oficina de Estampillas. La estructura administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estaba conformada por las Direcciones Generales de: Correos, Telégrafos Nacionales, Telecomunicaciones, Aeronáutica Civil, Ferrocarriles en Operación, Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, Tránsito Federal, y Administración; y por los Departamentos de: Planeación, Jurídico, Compras, Personal, Inspección General, Prensa y Difusión, Médico, además de el Hospital S.C.T. y la Oficina del Seguro S.C.T.

Las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes continúan siendo las otorgadas por la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1958.

En el Gobierno de Luis Echeverría Álvarez, las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes persistieron, lo que si evolucionó fué su estructura administrativa, pues durante ésta gestión quedó integrada por dos Subsecretarías, una Oficialía Mayor, 21 Direcciones Generales, seis Comisiones, dos Unidades y un Centro de Investigación y Estadística y Computación. Es importante destacar que esta dependencia a su vez se dividía en cinco sectores, el

primer sector era el general y estaba integrado por la Dirección General de Planeación, de Información y Relaciones Públicas, Dirección General de Asuntos Jurídicos, de Inspección, de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos; y el Centro de Investigación, Estadística y Computación.

El sector comunicaciones aglutinaba a la Dirección General de Correos, Dirección General de Telégrafos, y Dirección General de Telecomunicaciones. El sector transportes agrupaba a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Dirección General de Autotransporte Federal, Dirección General de Ferrocarriles en Operación y la Dirección General de Medicina Preventiva del Transporte. El sector administrativo que estaba a cargo de la Oficialía Mayor, la cual tenía a su mando la Dirección General de Administración, Dirección General de Personal, Dirección General de Adquisiciones y Servicios Sociales y Culturales. Algunas de las dependencias antes mencionadas experimentaron cambio en su denominación como es el caso de la Dirección General de Planificación pasó a ser la Dirección General de Planeación, el Departamento de Inspección General se convirtió en Dirección General de Inspección en tanto la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos fué sustituida por la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos. Por otra parte para atender el acelerado desarrollo de los medios de comunicación electrónicos y también de manera eficaz los requerimientos de la industria de la radiodifusión nacional se crea



la Subsecretaría de Radiodifusión, de la cual dependían cinco Direcciones Generales: De Investigación y Desarrollo Técnico; de Concesiones y Permisos; de Producción y la de Servicios de Televisión Cultural de México.

En el Sexenio de López Portillo hay cambios trascendentales en la Administración Pública Centralizada, se expide la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que viene a abrogar a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1958. Bajo éste nuevo marco jurídico la organización de la Administración Pública Federal está conformada en Centralizada y Paraestatal. En éste rubro la Administración Centralizada esta encomendada al Poder Ejecutivo de la Unión conformada por Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos, así como se auxiliará de Organismos Descentralizados, Empresas de Participación Estatal y Fideicomisos. Bien cierto es que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala en su artículo 26 que el Poder Ejecutivo de la Unión contará para el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo con las siguientes dependencias:

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de la Defensa Nacional.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Programación y Presupuestos.

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.  
Secretaría de Comercio.  
Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.  
Secretaría de Educación Pública.  
Secretaría de Salubridad y Asistencia.  
Secretaría del Trabajo y Previsión Social.  
Secretaría de la Reforma Agraria.  
Secretaría de Turismo.  
Departamento de Pesca.  
Departamento del Distrito Federal.

La nueva Ley, amplió el ámbito de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes confiriéndole el manejo de las materias portuarias y la Marina Mercante, función que anteriormente eran desempeñadas por la Secretaría de la Presidencia a través de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y por la Secretaría de Marina. En tanto la Secretaría de Obras Públicas cambia de denominación y se amplía su ámbito de atribuciones en tres grandes rubros: Desarrollo urbano, obras públicas y vivienda, su nueva denominación es Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 establece lo siguiente: " A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I.- Organizar y administrar los servicios de correos en todos sus aspectos;
- II.- Administrar los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace en los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros;
- III.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos y cablegráficos, sistemas de comunicación inalámbrica, estaciones radioexperimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión, comerciales y culturales, así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones;
- IV.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones.
- XV.- Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas para la formulación de programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal;
- XVI.- Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y

mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas;

XVII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

XVIII.- Intervenir en la promoción y organización de la marina mercante;

XIX.- Establecer los requisitos que deban satisfacer los mandos y las tripulaciones de las naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XX.- Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y los transportes por agua;

XXI.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XXII.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas;

XXIII.- Adjudicar y otorgar contratos, concesionados y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y los servicios marítimos portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente operación y funcionamiento, salvo

los asignados a la Secretaría de Marina. "30

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estaba conformada por dos Subsecretarías una la de Comunicaciones y Transportes y la otra de Puertos y Marina Mercante además de la Oficialía Mayor y la Contraloría General y por las Direcciones Generales: De Auditoría, Contabilidad, Planeación, Información y Relaciones Públicas, Inspección, Asuntos Jurídicos, Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, Correos, Telégrafos Nacionales, Telecomunicaciones, Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Construcción de Vías Férreas, Medicina Preventiva del Transporte, Marina Mercante, Operación Portuaria, Obras Marítimas, Dragado, Señalamiento Marítimo, Administración, Adquisiciones, Recursos Humanos, Servicios Sociales y Culturales, Proyectos, Obras e Inmuebles y de Organización y Métodos. Asimismo, a su organización se integraba el Centro de Investigación Estadística y Computación Electrónica, la Comisión Interna de Administración, la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, la Comisión Consultiva de Tarifas, la Comisión Consultiva de Emisiones Postales Conmemorativas, la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, la Comisión Nacional Coordinadora de

30 Secretaría de Gobernación. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación 29 de diciembre 1976. p.10

Tránsito Civil, Militar y Naval y la Comisión de Telecomunicaciones Rurales. Y por los Centros Internacionales de Adiestramiento de Aviación Civil y de Investigación y Desarrollo de Telecomunicaciones, el Centro Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el Centro de Estudios y Proyectos Técnicos Aeronáuticos de Especificaciones y el Centro de Precios Unitarios y Contratación. Se incorporaron los organismos desconcentrados: Servicio de Transbordadores, y el Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

Durante ésta época se organizó la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante a la que se circunscribieron las Direcciones Generales de Marina Mercante, de Operación Portuaria, Obras Marítimas, Dragado y de Señalamiento Marítimo.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se coordinó con la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas en actividades y funciones que le competía para resolver los asuntos de conformidad con las disposiciones legales de la Ley en comento. Respecto a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le confirió las siguientes funciones:

" VII.- Proyectar, realizar directamente o contratar y vigilar en su caso en todo o en parte, la construcción de las obras públicas, de fomento o interés general, que emprenda el Gobierno Federal, por sí o en cooperación con otros países, con los Estados de la Federación

con los Municipios o con los particulares, y que no se encomienden expresamente a otras dependencias;

IX.- Establecer las bases y normas y, en su caso intervenir para la celebración de contratos de construcción y conservación de obras federales o de las que señala este artículo, o asesorar a la dependencia que corresponda expresamente la obra;

X.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales;

XI.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los Municipios y los particulares;

XIII.- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género;

XVII.- Ejercer la posesión de la nación sobre la zona federal y administrarla en términos de Ley, siempre que no esté encomendada expresamente a otra dependencia;

XIX.- Mantener al corriente el avalúo de los bienes inmuebles nacionales y reunir, revisar y determinar las normas y procedimientos para realizarlo;

XX.- Tener a su cargo el registro de la propiedad federal y elaborar y manejar el inventario general de los bienes de la nación;

XXI.- Cuidar de las arboledas de alineación de las vías de comunicación, así como de las arboledas y demás vegetación en centros

poblados y sus contornos, con la cooperación de las autoridades locales."31

Es importante destacar que en base a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a partir de 1977 se integró el Sector Comunicaciones y Transportes, el cual estuvo conformado en sus inicios por seis organismos descentralizados, cuarenta y nueve empresas de participación estatal y cuatro fideicomisos, constituidos en su mayoría por prestadores de servicios de transporte aéreo y ferroviario y de comunicaciones telefónicas.

En el período presidencial de Miguel de la Madrid Hurtado se dieron reformas en la Constitución Política de México y a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en 1982. Respecto a nuestro tema de estudio, es importante la reforma realizada al artículo 28 Constitucional, en el se determinan las áreas estratégicas reservadas de manera exclusiva al Estado Mexicano y estas son: La emisión de billetes y la acuñación de moneda, los correos, los telégrafos y la radiotelegrafía, el petróleo, los hidrocarburos y la petroquímica básica, los minerales radioactivos y la generación de energía nuclear, la electricidad y en materia de comunicaciones y transportes se incorporaron gracias a ésta reforma los ferrocarriles y la comunicación vía satélite.

Las reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración

31 Ibid, pp.10 y 11



Pública Federal le devuelve a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de construir obras públicas, en tanto, la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas fué sustituida por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. A esta nueva Secretaría le fué encomendada los rubros de ecología, medio ambiente, asentamientos humanos y el ordenamiento territorial de la República; asimismo le fueron conferidas algunas de las atribuciones que anteriormente correspondían a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas tales como el fomento del desarrollo de sistemas de agua potable y alcantarillado en los centros de población, así como apoyar a las autoridades locales en su construcción, operación, administración y conservación; ejercer la política inmobiliaria y es establecimiento de las normas técnicas para la construcción y conservación de edificios públicos, monumentos y obras de ornato; ejercer la administración de los inmuebles de propiedad federal.

Por otra parte dentro de éste nuevo marco jurídico que presenta la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 36 establece las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

" I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

II.- Organizar y administrar los servicios de correos y telégrafos

en todos sus aspectos y conducir la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros, así como la del servicio público de procesamiento remoto de datos;

III.- Otorgar concesiones y permisos previa opinión de la Secretaría de Gobernación, para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos, sistemas y servicios de comunicación inalámbrica por telecomunicaciones y satélites, de servicio público de procesamiento remoto de datos, estaciones radio experimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión comerciales y culturales; así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones;

IV.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;

V.- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;

VI.- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación

aérea;

VII.- Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

VIII.- Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario;

IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en la carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

X.- Realizar la vigilancia en general y el servicio de policía en las carreteras federales;

XI.- Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;

XII.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de los servicios de comunicaciones y

transportes;

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer al personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

XVI.- Regular las comunicaciones y los transportes por agua;

XVII.- Inspeccionar los servicios de marina mercante;

XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y

XIX.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos. "32

Con las reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incrementó sus facultades y por ende, esta trajo consigo la modificación de su organización administrativa. Durante esta época estuvo conformada por las Direcciones Generales de: Servicios Técnicos, Carreteras Federales, Carreteras en Cooperación, Caminos Rurales, Conservación de Obras Públicas, Aeropuertos, Marina

32 Secretaría de Gobernación. Decreto que reforma y adiciona la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial 29 de diciembre de 1982, p.8

Mercante, Obras Marítimas, Operación y Desarrollo Portuario, Asuntos Jurídicos, Comunicación Social, Planeación, Control Técnico, Vías Férreas, Aeronáutica Civil, Medicina Preventiva en el Transporte, Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, Autotransporte Federal, Concesiones y Permisos de Telecomunicaciones, Telégrafos Nacionales, Recursos Financieros, Recursos Humanos, Recursos Materiales de Servicios Generales, Servicios Sociales y Culturales, Auditoría, Control Sectorial, Coordinación de Centros S.C.T., Organización y Métodos, y por la Unidad de Contabilidad y la Unidad de Pagos.

Además de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contaba con varios órganos desconcentrados y estos eran: Los 31 Centros SCT; Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, Servicio de Telereservaciones y Servicio de Transbordadores. También formaban parte los órganos colegiados como la Comisión Técnica de Consulta de Vías Generales de Comunicación, Comisión Interna de Administración y Programación y por la Comisión Consultiva de Tarifas.

A mediados del sexenio la Secretaría de Comunicaciones y Transportes redujo su estructura administrativa y desaparecieron las Direcciones Generales de Control Técnico, de Coordinación de Centros SCT, de Servicios Generales, de Servicios Culturales, de Organización y Métodos, de Auditoría, de Control Sectorial y las Unidades de Contabilidad y Pagos. Por otra parte se incorporó a su estructura administrativa el Servicio de Telereservaciones.

En 1986 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sufrió una de

las reformas más importantes, dejan de formar parte de su estructura administrativa la Dirección General de Correos la cual se convirtió en el organismo descentralizado Servicio Postal Mexicano y la Dirección General de Telégrafos pasó a ser Telégrafos Nacionales.

En la presente administración Salinista se han dado diversos cambios en función de la política neoliberal que, se esta llevando a cabo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha transferido la realización de ciertas funciones a organismos descentralizados, desconcentrados y se ha permitido la participación de particulares. Actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes esta conformada en su estructura administrativa por las Direcciones Generales de: Asuntos Jurídicos, Planeación, Comunicación Social, Carreteras Federales, Construcción y Conservación de Obras Públicas, Proyectos, Servicios Técnicos y Concesiones, Aeronáutica Civil, Transporte Terrestre, Policía Federal de Caminos y Puertos, Puertos y Marina Mercante, Tarifas, Medicina Preventiva en el Transporte, Políticas y Normas de Comunicaciones, Normas de Sistemas de Difusión, Fomento a las Telecomunicaciones e Informática, Recursos Financieros, Recursos Humanos, Recursos Materiales. Además cuenta con las Delegaciones de los Centros SCT y por los órganos desconcentrados: Puertos Mexicanos, Instituto Mexicano del Transporte, Instituto Mexicano de Comunicaciones y Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y por los órganos colegiados como son la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

79

de Comunicación, la Comisión Consultiva de Tarifas.

Hoy en día la Secretaría de Comunicaciones y Transportes atiende principalmente aspectos normativos, el ejercicio de autoridad, la planeación, el control y la evaluación. Por otra parte las entidades públicas se encargan exclusivamente de la prestación de los servicios estratégicos y prioritarios y a la iniciativa privada se le ha dejado la atención de los demás servicios y la participación en la construcción de obras de infraestructura.

Atendiendo a la política de adelgazamiento de la Administración Pública Salinista, la última medida espectacular que se ha anunciado fué dada el mes de septiembre de 1992, anunciandose la venta de la red de servicios portuarios, la cual esta integrada por nueve empresas de servicios portuarios que administra Puertos Mexicanos y se extigue éste órgano desconcentrado y el Fideicomiso Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.

## D).- POLITICA DE LA DEPENDENCIA

Tenemos la plena convicción que la política de cualquier órgano de gobierno de los diversos países, es la realización de programas que conlleven un desarrollo, que se traduzca en un bienestar general para los gobernados. Es por ello que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas hoy Secretaría de Comunicaciones y Transportes, desde su origen tiene como propósito aglutinar bajo su encargo, todas aquellas actividades concernientes a las vías de comunicación, construcción de obras de infraestructura en el ámbito ferroviario, portuario y carretero, así como la incursión de los adelantos tecnológicos dentro de las comunicaciones.

Con Porfirio Díaz, se establecen las bases para crear un sistema ferroviario y portuario de gran envergadura, que los gobiernos posrevolucionarios no han podido concluir, pues basta observar el sistema ferroviario lento e ineficiente que existe. En cuanto al sector portuario, si bien es cierto que contamos con un gran número de puertos a lo largo de los litorales mexicanos, no todos cuentan con infraestructura y tecnología requerida, sólo unos cuantos y para muestra tenemos que la cuarta parte de los puertos realizan movimientos de tráfico de altura. Es imperativo alentar la inversión de particulares hacia éste sector importantísimo y con gran futuro. Durante el Porfiriato se tenían a lo largo de las costas mexicanas los siguientes puertos:



## Puertos del Pacífico

Isla Cedros, Baja California Norte.

La Paz, Baja California Norte.

Guaymas, Sonora.

Altata, Sinaloa.

Mazatlán, Sinaloa.

Manzanillo, Colima.

San Blas, Nayarit.

Salina Cruz, Oaxaca.

Puerto Angel, Oaxaca.

Acapulco, Guerrero.

Agiabampo, Sinaloa.

Santa Rosalía, Baja California Sur.

## Puertos del Golfo de México

Tampico, Tamaulipas.

Veracruz, Veracruz.

Coatzacoalcos, Veracruz.

Tlacotalpam, Veracruz.

Frontera, Tabasco.

Campeche, Campeche.

Isla del Carmen, Campeche.

Progreso, Yucatán.

San Juan Bautista, Tabasco.

Tuxpan, Veracruz.

Puerto México, Veracruz.

Tecolutla, Veracruz.

Alvarado, Veracruz.

Las obras que se efectuaron en los puertos obedecieron a su movimiento marítimo comercial y a la perspectiva de desarrollo para los tiempos futuros. Así tenemos, que sólo se realizaron grandes inversiones en infraestructura portuaria en los puertos de Veracruz, Tampico, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Mazatlán. En los demás puertos sólo se realizaron obras interiores esto es, se construyeron muelles y almacenes, en la realización de éstas construcciones se contaba con la participación de la inversión privada, a los cuales les otorgaba la concesión para la explotación de muelles por tiempos variables. Hasta 1900 se contaba con cuarenta y nueve muelles.

En materia portuaria la política de la dependencia fué la de realizar el mejoramiento, crecimiento y desarrollo. Los trabajos más sobresalientes durante la Administración Díaz son:

Puerto de Salina Cruz, se localiza en Oaxaca se realizaron los siguientes trabajos: Construyó el dique para carenear, efectuaron los trabajos de dragado en el puerto, construyó la dársena y se edificó la casa redonda, cinco bodegas, almacenes, muelles, bodega fiscal, reparó el edificio de correos y telégrafos, se dotó al puerto de doce grúas y veinticuatro cabrestantes. Se compró

máquinaria para la desinfección de barcos que arribasen. Construyó el rompeolas Este y se terminó el parapeto del rompeolas Oeste. Se llevó a cabo la construcción de la Línea Interoceánica del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Puerto de Veracruz, situado en el Estado de Veracruz es el de mayor importancia en le época, a fin de asegurar un mejor arribo de las embarcaciones se construyeron los siguientes diques: Dique del Norte; dique del Noroeste; dique del Sureste. Se construyeron tres malecones; y se edifico el muelle flotante de la Compañía de Vapores Mason Line; se realizó la construcción del dique flotante del Ferrocarril Mexicano; se terminaron los rompeolas del Norte y Sureste; se construyeron los muelles de pasajeros y almacenes de aduana; construyó la estación sanitaria, el edificio de correos y telégrafos. Reparó el Edificio Fiscal; realizó trabajos de conservación y mejoramiento en el edificio de la Dirección General de Faros; se terminó el Departamento de Aduana y los Almacenes Generales de Depósito, las obras de saneamiento y provisión de agua para la ciudad. Y se adquirió la lancha Nereida.

Manzanillo, puerto ubicado en el Estado de Colima, se construyó el rompeolas. Se realizaron obras de excavación en el dique para carenear. Se dragó la bahía y el desazolve del Canal de las Ventanas; construyó una casa de madera y se instaló el mareógrafo y un pluviometro; se realizó el saneamiento de la Laguna de San Pedrito, que consistió en la apertura de un canal de drenaje que

comunicara la Laguna con el río Salagual; Se construyó la Presa Tepalcates, y revistió el rompeolas.

Puerto de Tampico, situado en el Estado de Tamaulipas, adquirió la draga Don José; se realizaron trabajos de dragado y se realizaron las siguientes construcciones: Muelle Fiscal, Muelle para los productos de la Compañía Water Pierce Oil Co., Edificio Aduanal, Oficina de Telégrafos, bodega, el puente y el viaducto para comunicar la ciudad con la isla en la isla en la que se encuentra el muelle fiscal y el edificio aduanal. Se efectuó la obra de saneamiento y provisión de agua para la ciudad.

El Puerto de Coatzacoalcos, se localiza en el Estado de Veracruz, concluyó el enrocamiento de la escollera del Oeste y se avanzó en la Este, dragó la barra del río; realizó la obra de saneamiento y abastecimiento de agua para la ciudad. Construyó muelles y almacenes. Reparó la draga Veracruz y adquirió ocho grúas y diez cabrestantes. Avanzó en la construcción de nuevas vías para la Línea Interoceánica del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Mazatlán, puerto del Pacífico ubicado en el Estado de Sinaloa, se construyó el muro de protección de Olas Altas. Reparó el Muelle Fiscal y se realizaron obras de saneamiento de la ciudad.

Como se puede observar las inversiones fueron fuertes y ambiciosas, quizá la visión futurista y la ideosincracia de Porfirio Díaz puede ser equiparada a la que tiene hoy endía Salinas, de modernizar para crecer, de diversificar las exportaciones y de hacer competitivos

los productos mexicanos en el extranjero.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, avanzó considerablemente en muchos renglones así tenemos que a través del crecimiento de la red ferroviaria se logró una integración total del país, ya para 1910 se contaba con una longitud de 19, 280 kilómetros.

La red telegráfica en el año de 1900, tenía un tendido de cable de 70, 000 kilómetros. El servicio postal en el año de 1910, cubría 90, 000 kilómetros. Sin embargo, los teléfonos eran aún incipientes en su desarrollo.

En el breve Gobierno de Francisco León de la Barra, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas efectuó las siguientes obras marítimas:

Puerto de Tampico, Tamaulipas, continuó el dragado en el río Pánuco, cerca del Muelle Fiscal.

Salina Cruz, Oaxaca, se dragó el antepuerto al costado del rompeolas Oeste.

Puerto de Veracruz, Veracruz, concluyó la Estación Terminal y fué puesta en servicio.

La Paz, Baja California Sur, reparó el Muelle Fiscal.

Francisco I Madero, realizó las obras de infraestructura marítima-portuarias siguientes:

Puerto Frontera, Tabasco, inició los trabajos para el mejoramiento del puerto.

Campeche, Campeche, signó el contrato para la construcción de un muelle.

Veracruz, Veracruz, reparó el Muelle Fiscal y dragó la parte Norte de la bahía, entre el número uno y el rompeolas del Noroeste.

Realizó los estudios concernientes del proyecto para la construcción del malecón.

Tampico, Tamaulipas, reparó el Muelle Fiscal.

Salina Cruz, Oaxaca, continuó el dragado del antepuerto lográndose dar al canal de entrada una anchura de 85 metros, por diez de profundidad.

Puerto México, Veracruz, dragó el canal de la Barra.

Mazatlán, Sinaloa, terminó la reparación del malecón de Olas Altas y continuó la reparación del Muelle Fiscal.

Puerto las Peñas, Jalisco, inició la construcción de un muelle.

En el Régimen de Victoriano Huerta, los trabajos realizados en el ámbito marítimo-portuario son:

Tuxpan, Veracruz, expidió la convocatoria para la construcción del Muelle Fiscal.

Mazatlán, Sinaloa, celebró contrato para el dragado de la dársena y del canal de entrada del dique para carenear, y se inició su construcción.

Coatzacoalcos, Veracruz, signó el contrato para construir los muelles, almacenes y obras conexas; e inició su construcción.

Puerto Frontera, Tabasco, continuó la ampliación del canal

provisional que comunica al río Grijalva con el Golfo de México, habiéndose comenzado el trabajo de enrocamiento para proteger las obras.

La Paz, Baja California Sur, concluyó la construcción del Muelle Fiscal.

Guaymas, Sonora, realizó trabajos de mejoramiento.

Puerto de Tampico y de Tuxpan, continuó la apertura y limpia del canal Tampico-Tuxpan.

En la Gestión Administrativa de Venustiano Carranza se destacan los trabajos siguientes:

Tampico, Tamaulipas, continuó la canalización del río Pánuco, y proyectó la desecación del Tamesí.

Veracruz, Veracruz, dragó el puerto a fin de evitar el azolve y realizó trabajos de mejoras en el puerto.

Salina Cruz, Oaxaca, dragó el puerto y, realizó obras de reparación y defensa en el canal de entrada a la dársena.

En los puertos de Mazatlán, Sinaloa, San Juan Bautista, Tabasco, Acapulco, Guerrero, Guaymas, Sonora, Puerto México, Veracruz, Manzanillo y Colima, realizó trabajos de mejoramiento.

Progreso, Yucatán, inició las obras en el puerto.

En el Período Presidencial de Adolfo de la Huerta, se concluyeron los varaderos de los ríos Coatzacoalcos y Pánuco, y 30 muelles distribuidos en los ríos Pánuco y Tamesí para el servicio de carga, descarga y de pasajeros.

Elaboró el proyecto para la construcción de un muelle de cemento armado para pasajeros en el Puerto de Veracruz.

Realizó el proyecto para la construcción de un muelle fijo, en la margen izquierda del río Coatzacoalcos.

Formuló el proyecto para la construcción de una estación terminal en los puertos interiores de Tampico, Tamaulipas, y al sur de la Ciudad de Mazatlán.

Presentó el proyecto, para la construcción del puerto de Tuxpan, Veracruz y un canal navegable de Tampico a Tuxpan.

Una vez concluido el movimiento revolucionario, se inicia la pacificación del país, y la década de los años veinte comenzó con la Administración Pública, a cargo de el General Alvaro Obregón y los avances en el rubro marítimo portuario son:

Puerto de Manzanillo, Colima, continuó los trabajos de mejoramiento del puerto y del saneamiento de la ciudad e introducción de agua potable.

Tampico, Tamaulipas, continuó el relleno del brazo desecado del Tamesí y otorgó concesión para su urbanización. Dragó el puerto a fin de facilitar el atraque de grandes vapores. Reparó el Muelle Fiscal y dragó el canal de Tampico.

Puerto Frontera, Tabasco, dragó el canal provisional de navegación.

Ciudad del Carmen, Campeche, reparó el Muelle Fiscal.

Puerto de Veracruz, Veracruz, dragó el puerto a fin de mantener



despejados los canales de navegación y el frente de los muelles y malecones. Inició los trabajos de reparación del Muelle Fiscal y la pintura del de sanidad.

Salina Cruz, Oaxaca, comenzó la realización de dragado del puerto a fin de permitir el tráfico; construyó la defensa en el canal de entrada y en el muro de atraque de la dársena.

Acapulco, Guerrero, realizó trabajos de conservación de obras portuarias.

Mazatlán, Sinaloa, reparó el malecón de Olas Altas y el muelle.

El Puerto de Yávaros, Sonora, fué construído y abierto al tráfico, el puerto permitió la entrada de embarcaciones que tenían hasta 14 pies de calado. Compró dos dragas, una de succión, estacionaria y tres dragas de tolva, de 800 metros cúbicos de capacidad.

La Paz, Baja California Sur, construyó los diques de alba para la defensa del muelle.

Durante el Período Presidencial de Plutarco Elías Calles, el Departamento de Obres Marítimas y Vías Navegables, realizó en los diversos puertos de la República las obras marítimas-portuarias que a continuación enunciaremos:

Tampico, Tamaulipas, concluyó el dragado del río Pánuco, del canal artificial que da acceso a Tampico; continuó el dragado del puerto y el del canal de la cortadura el cual constituyó una comunicación fluvial, entre el centro de Tampico y las poblaciones situadas en el margen del río Pánuco, así como también se unían las lagunas, ríos

y esteros.

Ciudad del Carmen, Campeche, reconstruyó el muelle número 3

Acapulco, Guerrero, construyó el Muelle Fiscal.

Manzanillo, Colima, amplió el malecón y, se realizaba la urbanización del puerto.

Yávaros, Sonora, construyó un muelle.

Guaymas, Sonora, reparó el muro de La Cantera y el muelle de equipajes.

Mazatlán, Sinaloa, reparó el malecón de Olas Altas. Continuó la construcción del rompeolas Este.

La Infraestructura portuaria construída en la Gestión Administrativa de Emilio Portes Gil es la siguiente:

Tampico, Tamaulipas, continuó el dragado del río Pánuco.

Veracruz, Veracruz, celebró contrato para la reparación del Muelle Fiscal y de pasajeros; reparó el faro de la Isla de Enmedio y el faro Zapotitlán y la baliza Blanca.

Puerto México, Veracruz, con el objeto, de que los barcos petroleros pudieran adquirir toda su carga en Minatitlán, celebró contrato con la Compañía Mexicana de Petróleo El Aguila, S.A., la cual fué la encargada de profundizar algunas porciones del río Coatzacoalcos, comprendidas entre Puerto México y Minatitlán, en virtud de éste contrato, se conto con un canal de 8.50 metros de profundidad, desde la desembocadura del río hasta Minatitlán. Reparó el faro y las luces de enfilación del puerto.

Puerto Alvaro Obregón, Tabasco, inició trabajos de dragado en el canal artificial; reinstaló el faro de Tupilco.

Ciudad del Carmen, Campeche, reparó los muelles.

La Paz, Baja California Sur, reparó el Muelle Fiscal y construyó el nuevo edificio para el fanal de San José del Cabo.

Guaymas, Sonora, continuó la construcción del Muelle Fiscal.

Mazatlán, Sinaloa, reinició los trabajos para la construcción del rompeolas que uniría la Isla de Montesilla con la de los Chivos. Reparó el faro Punta Balleto, localizado en Islas Mariás.

Salina Cruz, Oaxaca, continuó el dragado de un canal que tendría 30 metros de ancho y una profundidad de 7 metros, por conducto de este canal se conectó a la dársena, con la boca del puerto.

En la era presidencial de Pascual Ortiz Rubio, destacan las siguientes obras: Concluyó el dragado en el río Pánuco, para el tráfico del puerto de Tampico.

Construyó el canal de Mojarras, que permitió la navegación interior entre Tampico y Tuxpan.

Veracruz, Veracruz, reparó el edificio de faros y el Muelle Fiscal. Fue abierto a la navegación el canal situado a lo largo del río Coatzacoalcos, entre dicho puerto y Minatitlán.

Mazatlán, Sinaloa, concluyó el rompeolas entre la Isla de Montesilla y los Chivos; y se concluyó la construcción de defensa del malecón Olas Altas.

Campeche, Campeche, construyó un muelle.

Ciudad del Carmen, Campeche, construyó un muelle.

El General Abelardo L. Rodríguez, realizó las obras marítimas siguientes:

Acapulco, Guerrero, dotó y abasteció al puerto de agua.

Veracruz, Veracruz, realizó trabajos de dragado. Reparó el muelle.

Puerto México, Veracruz, reparó el muelle.

En el Sexenio de Lázaro Cárdenas se realizaron importantes obras entre las que destacan:

Tampico, Tamaulipas, realizó los trabajos de dragado del río Pánuco, para la conservación del canal navegable desde la barra hasta 23 kilómetros arriba; reconstruyó la escollera Norte y Sur; reparó el Muelle Fiscal.

Campeche, Campeche, construyó un muelle y un almacén; reparó el faro de Veracruz, Veracruz, reparó los malecones II-D y II-C, el rompeolas del Noroeste; inició la construcción de un muelle y concluyó la construcción del muelle de pasajeros.

Puerto México, Veracruz, reparó el muelle número dos e inició la construcción de nueve balizas.

Villahermosa, Tabasco, construyó un muelle, y reparó los muelles y el almacén.

La Paz, Baja California Sur, reparó el muelle.

Ciudad del Carmen, Campeche, construyó el muelle número siete.

Puerto Progreso, Yucatán, construyó un muelle y celebró contrato para con la firma Christiani and Nielsen, de Copenhague, para la

construcción de un viaducto y un atracadero.

Cozumel, Quintana Roo, construyó un muelle.

Salina Cruz, Oaxaca, reparó la bodega 1, 2, y 3, se firmo el contrato con la Pacific Incorporated Co., para la construcción del antepuerto, a fin de que el puerto fuera abierto al tráfico marítimo.

Acapulco, Guerrero, signó el contrato con el Ingeniero Fernando Dublán, para la construcción del malecón de bloques de concreto con una longitud de 420, metros e inició la reparación del Muelle Fiscal.

Manzanillo, Colima, concluyó las obras de conducción del agua para las necesidades marítimas del puerto.

Mazatlán, Sinaloa, continuó la construcción del malecón; reparó el faro Punta Balleto.

Punta Peñascos, Sonora, realizó los estudios concernientes para la apertura del puerto.

Tuxpam, Veracruz, inició la construcción de un muelle.

Puerto Morelos, Quintana Roo, inició la construcción de un muelle de enrocamiento y atracadero de madera.

Zihuatanejo, Guerrero, inició la construcción de un muelle.

Hasta la Presidencia del General Lázaro Cárdenas, las comunicaciones por agua estuvieron a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a partir del año 1939, estas atribuciones pasaron a formar parte del Departamento de Marina.

Ahora presentaremos los avances logrados en infraestructura

portuaria, por la Secretaría de Marina, durante el período comprendido del año 1940 a 1976.

Las obras portuarias sobresalientes, durante el Gobierno de Manuel Avila Camacho son:

Veracruz, Veracruz, continuó la reconstrucción del Muelle Fiscal y construyó el muelle de la Armada.

La Paz, Baja California Sur, reconstruyó el Muelle Fiscal e inició la construcción del dique seco.

Acapulco, Guerrero, realizó trabajos de relleno para la construcción del malecón.

Coatzacoalcos, Veracruz, construyó las escolleras, y se realizaron trabajos de relleno en el dique y se construyó el dique seco.

Puerto Alvaro Obregón, Tabasco, inició la construcción de la escollera.

Campeche, Campeche, inició la construcción del malecón.

Cozumel, Quintana Roo, construyó un muelle.

Guaymas, Sonora, construyó un muelle.

Mazatlán, Sinaloa, construyó las escolleras y el puerto interior.

Salina Cruz, Oaxaca, reparó el rompeolas y los edificios anexos a los talleres generales de la Secretaría.

Es importante destacar, que se realizó el desazolve de distintos puertos, canales de navegación, barras, bocanas y muelles.

Las obras realizadas por la Secretaría de Marina, en la era de Miguel Alemán, son las siguientes:

Tampico, Tamaulipas, construyó la escollera Norte del río Pánuco, y continuó la construcción del coronamiento de concreto de la escollera Norte en la desembocadura del río Pánuco, con objeto de reforzarla, rellenaron las oquedades que las olas tienden a formar y obtener así una calzada sobre la escollera transitable para vehículos. Reparó el Muelle Fiscal e inició los trabajos para la construcción del muelle de cabotaje y de dragas y de metales; puso en servicio el Astillero y la primera sección del dique autocarenante, para embarcaciones de dos mil toneladas; asimismo puso en servicio la segunda sección del dique flotante autocarenante; continuó la construcción del edificio de la Secretaría de Marina; reparó el Muelle Fiscal, y el faro de la Barra.

Veracruz, Veracruz, construyó el Muelle Fiscal número 2 y las obras que forman el Astillero de la Base Naval de Ulúa, construyó el muelle de altura y uno de cabotaje y llevó a cabo la reconstrucción de las bodegas del puerto; concluyó el dique seco y entro en servicio; reparó el rompeolas Norte y el faro Benito Juárez y las señales luminosas de Sacrificios y Antón Lizardo; reconstruyó la bodega de sanidad y edificó el malecón auxiliar de cabotaje.

Salina Cruz, Oaxaca, reparó el rompeolas Este, terminó la reconstrucción del rompeolas de concreto ciclópeo.

Acapulco, Guerrero, concluyó la construcción del malecón, y se continuó la construcción del varadero de Icacos. Construyó el muelle

para barcos de la Armada; inició la construcción del muelle de Icacos. Continuó la construcción de los varaderos para los barcos de hasta 2, 000 toneladas.

Manzanillo, Colima, construyó el Muelle Fiscal, y el muelle de concreto armado; continuó la realización de la apertura del canal de comunicación entre la Laguna de Cuytlán y el mar.

Puerto de Mazatlán, Sinaloa, dragó el canal de entrada y de la dársena; concluyó la construcción de la escollera Sur, un muelle, un almacén y, las vías de ferrocarril que conecta al Sud-Pacífico.

Coatzacoalcos, Veracruz, reconstruyó las dos grandes escolleras pétreas que encauzan al río hasta los muelles del puerto, a los barcos de gran calado que llegan a él; construyó el muelle de cabotaje y dos bodegas; reconstruyó la bodega número 2 y se concluyó la construcción de la casa para el encargado del faro Zapotitlán; reparó el atracadero.

Ciudad del Carmen, Campeche, concluyó la reconstrucción del Muelle Fiscal.

Puerto Progreso, Yucatán, concluyó la construcción del edificio para oficinas y almacenes.

Isla Mujeres, Quintana Roo, concluyó la construcción de tres balizas de enfilación que señalan los canales de entrada al puerto; continuó la construcción del muelle para embarcaciones de la Zona Naval.

Ensenada, Baja California Norte, inició la construcción de las



escolleras.

Topolobampo, Sinaloa, amplió y reparó el muelle.

La Paz, Baja California Sur, reparó el Muelle Fiscal.

Santa Rosalía, Baja California Sur, dragó la bahía.

Puerto Angel, Oaxaca, concluyó la construcción y ampliación del muelle.

Guaymas, Sonora, construyó un varadero para embarcaciones de 250 toneladas. Terminó el muelle de servicios navales.

Cozumel, Quintana Roo, reconstruyó el muelle, construyó el atracadero.

Mazatlán, Sinaloa, inició la construcción de escolleras, destinadas a dar abrigo a la bahía y resolver el problema de los azolves que tienden a depositarse en ella; en la bodega fiscal, se construyó el muro perimetral de mampostería de piedra.

Tulun, Quintana Roo, construyó torre para el faro de mampostería, con una altura de 9.80 metros y casa para el guardafaros de mampostería y techos de concreto reforzado.

Cayo Lobos, Quintana Roo, construyó torre de mampostería con escalera interior en caracol, de 10 metros de altura sobre el terreno, para las señales luminosas.

Xcalak, Quintana Roo, construyó una torre de mampostería con una altura de 8.50 metros hasta el plano focal, con una escalera en el interior para la señal marítima.

Cayo Norte de Chinchorro, Quintana Roo, construyó la torre para

señal luminosa construida de mampostería, en forma cilíndrica con contrafuerte de una altura de 14.30 metros sobre el nivel del terreno.

En el Sexenio de Adolfo Ruiz Cortinez, se realizó el Programa de Progreso Marítimo de México, y las obras marítimas que sobresalen son:

Tampico, Tamaulipas, se construyeron los muelles: De minerales y concentrado, para el servicio de pesca y de mercados; construyó el acceso a cobertizo relativos al muelle de pesca; continuó la construcción de reparación del Muelle Fiscal y bodega. En materia de iluminación marítima se construyeron balizas en los morros de las escolleras Norte y Sur y cuatro en la Laguna de Tamiahua que forma parte de la vía de comunicación interior Tampico-Tuxpam.

Tuxpam, Veracruz, terminó la construcción de la vía férrea Tuxpam-La Guadalupe para el acarreo de piedra entre la cantera y las escolleras del río Tuxpam; terminó las obras de protección de la margen izquierda del río en un tramo de 800 metros lineales para proteger la zona del futuro boulevard; concluyó la carretera que liga a la pedrera del Aguila con la escollera Sur y se instalaron las balizas en el bajo centro de Tuxpam y en el bajo de Tanhuijo; reparó el edificio y la torre del faro de la Isla Lobos.

Veracruz, Veracruz, construyó el rompeolas de protección del muro del Noroeste; reparó el edificio de Faros, el Muelle Fiscal número 2, continuó la construcción del atracadero en la Laguna Mandinga; de la

estación de pasajeros sobre el muelle de altura número 6. Revistió el pavimento del muelle Antón Lizardo, para el Servicio de la Escuela Naval Militar.

Alvarado, Veracruz, construyó un muelle marginal de 900 metros de longitud y 20 metros de ancho; el patio de maniobras y los atracaderos.

Coatzacoalcos, Veracruz, construyó el boulevard Manuel Avila Camacho a lo largo de la margen izquierda del río Coatzacoalcos; construyó obras para el funcionamiento del Astillero; reparó el muelle de cabotaje e inició la construcción del dique flotante.

Minatitlán, Veracruz, inició la construcción del muelle marginal de este puerto, cuya longitud sería de 73 metros por 16.50 metros.

Frontera, Tabasco, construyó en la desembocadura del río Grijalva, los arranques formados por tablaestacado metálico de escolleras; terminó de construir una protección de empilotado de guano yucateco con enrocamiento, que parte del arranque de la escollera Oeste y sigue la línea de la costa situada en Oriente de la citada escollera, con una longitud total de 372 metros, susceptible de ampliarse; continuó la construcción del nuevo faro, que substituye al que fué destruído por la erosión.

Villaahemosá, Tabasco, inició la construcción del nuevo Muelle Fiscal.

Campeche, Campeche, amplió la construcción de la zona de atraque;

inició la construcción de la unión de boulevares, Justo Sierra y Miguel Alemán.

Progreso, Yucatán, continuó la construcción del muelle para pescadores, y la planta de refrigeración de productos de pesca ubicada en el pie del muelle de pescadores.

En el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, realizó trabajos de mejoramiento del servicio del dique seco; continuó la construcción del muelle marginal en la dársena del puerto, para el servicio de reparaciones a flote, como auxiliar al dique; e inició la construcción del rompeolas Este.

Puerto Angel, Oaxaca, continuó la construcción del Muelle Fiscal; concluyó la construcción del camino del puerto al faro, con un desarrollo de 2, 500 metros.

Acapulco, Guerrero, dragó el tramo final del Muelle Fiscal, destinado a embarcaciones de altura; construyó el muelle de pesca.

Zihuatanejo, Guerrero, inició la construcción de un muelle para cabotaje, y el atracadero.

Manzanillo, Colima, construyó el segundo tramo del malecón; prolongo la construcción del Muelle Fiscal; concluyó la construcción del rompeolas.

Puerto Vallarta, Jalisco, inició los estudios generales de planeación y diseño para proyectar las obras marítimas necesarias en ese puerto. Realizó estudios y se elaboraron los proyectos para la construcción de un puerto en la Laguna Cuyutlán.

Mazatlán Sinaloa, construyó con una longitud de 300 metros, el rompeolas del Este de Chivos; reforzó el dique construido anteriormente entre Chivos y Montesillas; concluyó la construcción del rompeolas del Crestón; reforzó el rompeolas Crestón-Azado y Azado-Vigía; continuó la construcción de la bodega número 2 y del Muelle Fiscal.

Topolobampo, Sinaloa, inició la construcción del muelle de altura y los rellenos para patios de servicio, y realizó trabajos de dragado. Guaymas, Sonora, continuó la construcción del gran muelle patio, y del varadero de concreto.

Ensenada, Baja California Norte, concluyó la construcción del muelle de altura y del rompeolas; continuó la construcción de la bodega.

Dragó los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Puerto Ceiba, Villahermosa, Salina Cruz, Mazatlán, Guaymas y Patzcuaro.

Adolfo López Mateos llevó a cabo la realización de las siguientes Obras:

Zihuatanejo, Guerrero, concluyó la construcción del muelle de cabotaje.

La Paz, Baja California Sur, realizó el coronamiento del Muelle Fiscal.

En Santa Rosalía, Baja California Sur, realizó el coronamiento del rompeolas Norte.

Puerto Sisal, Yucatán, concluyó la construcción del muelle de pesca.

Veracruz, Veracruz, realizó la construcción de las vías de acceso al Muelle Fiscal número 2 y se llevó a la iluminación del muelle marginal norte; realizó el tendido de tuberías, para toma de combustible en el Muelle Fiscal número 2.

Frontera, Tabasco, concluyó la construcción de atracaderos para ferries en los ríos Grijalva y San Pedro; terminó la construcción de la rampa de acceso al Muelle Fiscal.

Tampico, Tamaulipas, inició la construcción del muelle de metales y minerales.

Tuxpan, Veracruz, inició la construcción del muelle de cabotaje y se terminó la reparación del Muelle Fiscal.

Ciudad del Carmen, Campeche, concluyó la construcción de atracaderos para ferries; continuó los trabajos de construcción del muelle de Palizada y de Lerma.

Salina Cruz, Oaxaca, inauguró la Unidad Industrial de Reparaciones Navales, que en aquella época contaba con el mayor dique seco del país.

Mazatlán, Sinaloa, amplió y prolongó el muelle de altura.

Topolobampo, Sinaloa, construyó un muelle.

En los puertos Punta Zacatal, Puerto Real e Isla Aguada, situados en el Estado de Campeche y Tlacoatlalpan en Veracruz, construyó atracaderos para ferries.

Yávaros, Sonora, construyó el edificio para la Capitanía de Puerto.

En Puerto Progreso, Yucatán, construyó espolones para la defensa de la playa.

En el Régimen Presidencial de Gustavo Díaz Ordaz, se efectuaron las obras marítimas que a continuación presentamos:

Manzanillo, Colima, concluyó la construcción de las obras portuarias en el puerto interior y fueron inauguradas.

Puerto Vallarta, Jalisco, construyó la primera etapa de las obras del puerto, fueron inauguradas y entraron en operación.

Banco Playa, Quintana Roo, concluyó la construcción de la primera etapa de este pequeño puerto turístico.

Yukalpetén, Yucatán, concluyó la construcción del puerto.

Acapulco, Guerrero, terminó la construcción del malecón y de los muelles para embarcaciones deportivas; e inició la construcción de un malecón de 631 metros y un muelle de 278 metros para las competencias olímpicas.

San Carlos, Baja California Sur, concluyó la construcción del puerto. Luis Echeverría Alvarez, logró los siguientes adelantos en el rubro marítimo-portuario:

La Paz, Baja California Sur, se realizó el pedraplén para la Marina Mercante y continuó la pavimentación de la plataforma y construcción de cobertizos.

Guaymas, Sonora, llevó a cabo la pavimentación de concreto y asfalto del puerto y construyó dos muelles en la unidad pesquera Paraje Nuevo.

Mazatlán, Sinaloa, edificó el atracadero para transbordadores.

Puerto Vallarta, Jalisco, construyó barda fiscal, protección de piedra bajo el muelle, realizó la pavimentación de la zona fiscal y construyó una bodega.

Acapulco, Guerrero, construyó el edificio de la Capitanía de Puerto, continuó las obras del muelle, duque de alba y predaplén, para la terminal marítima de pasajeros y la ampliación del muelle para la Armada y edificó la bodega fiscal.

Tampico, Tamaulipas, llevó a cabo la rectificación del canal de la Cortadura, barda fiscal hasta el canal de la Puntilla, realizó el acondicionamiento del Muelle Fiscal número 1; puente de intercomunicaciones sobre el canal de la Puntilla y pavimentación de patios de la zona fiscal número 2; reparó las vías del muelle, amplió la bodega estacionaria y reconstruyó la exbodega de cítrico, construyó diversos edificios relacionados con la operación portuaria. Manzanillo, Colima, realizó obras diversas en el puerto interior, construyó el almacén de víveres, bodega de carga general y un oleoducto.

Veracruz, Veracruz, reconstruyó y dió mantenimiento al sistema de iluminación aérea portuaria, reparó los almacenes número 15, 14, 7, 6, 4, y 2; construyó cuatro garitas, llevó a cabo la demolición de tres edificios y pavimentó 1,000 metros cuadrados en la zona marítima, habilito nuevos patios, reparó las vías y pavimentó, la banda Norte del muelle número 4; construyó el nuevo muelle de PEMEX:



terminó la construcción de la bodega mecanizada para el manejo de granos.

Coatzacoalcos, Veracruz, realizó la protección de la margen derecha del río Coatzacoalcos, reparó la infra y super estructura de los muelles 2, 3, y 4 de los viaductos 2-3, 3-4, y 4-5.

Frontera, Tabasco, inició los trabajos de protección de la margen izquierda del río Gonzáles, en Chiltepec, Tabasco.

Puerto Progreso, Yucatán, amplió la zona administrativa, concluyó el muelle pesquero.

Río Lagartos, Yucatán, concluyó la construcción de los espigones Este y Oeste.

Yukalpetén, Yucatán, realizó la nivelación y desmontes de lotes enajenables.

San Blas, Nayarit, inauguró el puerto de tipo turístico y pesquero, cuyas obras consistieron en un muelle, habilitación de áreas de tierra y construcción de un espigón.

Salina Cruz, Oaxaca, continuó la construcción del dique seco; muelle de reparaciones a flote.

Inició la construcción de los puertos industriales Lázaro Cárdenas, en Michoacán, que habría de satisfacer las necesidades de la siderúrgica y el Puerto Francisco I Madero, Chiapas, concebido para dar salida a la producción agropecuaria del Estado de Chiapas, ( región Soconusco ).

Topolobampo, Sinaloa, construyó el atracadero para transbordadores.

En el Puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán, prosiguieron las obras de un rompeolas, accesos terrestres, bordos de contención y muelles.

Puerto Madero, Chiapas, construyó obras de la primera etapa del puerto consistentes en muelle, dragado, bodega de tránsito y cobertizo bananero, caminos de acceso, continuación de los rompeolas y diversos edificios ligados a la operación portuaria.

Tuxpam, Veracruz, construyó el Muelle Fiscal, muelle de pesca y realizó diversas obras de protección.

La Pesca, Tamaulipas, realizó las obras de encauzamiento y reconstruyó un muelle pesquero.

Cozumel, Quintana Roo, concluyó la construcción de un hangar, un muelle y continuó las obras de la unidad de servicio y del edificio de la Capitanía de Puerto.

San Felipe, Baja California Norte, construyó un cobertizo para maquinaria y palets.

Alvarado, Veracruz, reconstruyó el malecón de atraque.

Realizó obras de dragado en los puertos de: Tampico, Tuxpam, Tecolutla, Veracruz, Alvarado, Frontera, Ciudad del Carmen, Yukalpetén, Puerto Juárez, Santa Rosalía, La Paz, Guaymas, Yávaros, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Minatitlán.

Se construyeron los puertos de la Pesca en Tamaulipas; puerto pesquero de Campeche en Campeche; Río Lagartos, Yucatán; Holbox, Quintana Roo; Puerto Morelos, Quintana Roo; Cabo San Lucas, Baja

California Sur; Puerto Peñascos, Sonora; Lázaro Cárdenas, Michoacán; y Puerto Madero, Chiapas.

Erigió, el Fideicomiso Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, a fin de integrar nuevos polos de desarrollo económico, así como lograr un crecimiento equilibrado en la industria turística, naval y otras ramas.

En el Sexenio de López Portillo, tiene reelevancia el sistema de planeación económica, y a través de ella se definieron los objetivos, propósitos, metas, instrumentos recursos y acciones que deberían realizar el Ejecutivo Federal y sus dependencias y entidades de la Administración Pública, a fin de llevar a cabo las estrategias y dar cumplimiento a los objetivos. Para hacer posible, el uso de la planeación, se emitió el Plan Global de Desarrollo 1980-1982, el cual sustentó como objetivos:

El fortalecimiento de México como Nación, en el ámbito económico, político y cultural.

Proveer a la población de empleos.

Promover el crecimiento económico sostenido.

Mejorar la distribución del ingreso en la población.

Acorde a los objetivos del Plan Global de Desarrollo 1980-1982, se elaboró el Plan Nacional de Comunicaciones y Transportes, el cual estipuló que el Sector Comunicaciones y Transportes tenía como vocación fundamental forjar una infraestructura que permitiera satisfacer las necesidades de comunicación y transportes, para la

actividad económica y social del país.

En el marco del Programa del Subsector Transportes, se agrupaban el transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo. En lo referente al transporte marítimo tenemos, que el programa contemplaba la construcción de infraestructura exterior, para los puertos comerciales, así como la adquisición y ocupación de equipo de dragado, con objeto de facilitar la actividad portuaria comercial.

En el Programa de Puertos Industriales, se estableció la construcción de infraestructura exterior e interior, tanto de los puertos, como de las unidades pesqueras; habilitar los refugios y las instalaciones de servicios conexos, para el fomento de la explotación y comercialización de los recursos pesqueros.

En los puertos turísticos, el programa sustentaba la construcción de infraestructura, acondicionamiento de áreas y el establecimiento de las plataformas de desembarco y demás instalaciones para los servicios conexos por vía marítima; adquisición y operación de equipo de dragado.

Con fundamento en lo anterior, enunciaremos las obras de infraestructura marítimo-portuaria construída por la Dirección de Obras Marítimas, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a partir del año 1977.

Puerto de Ensenada, Baja California Norte, realizó la construcción de las líneas eléctricas, terminó el muelle flotante para pescar y construyó la barda para delimitar la zona pesquera.

Puerto de Guaymas, Sonora, realizó la pavimentación con concreto asfáltico en la zona número 3 adyacente al muelle de la banda Este y de la Unidad Administrativa y con concreto hidráulico en el muelle patio; construyó una cisterna para el servicio de la residencia de obras del puerto.

Mazatlán, Sinaloa, construyó la bodega número 4 y la instalación eléctrica; concluyó la construcción de los rompeolas de Crestón y Chivos; continuó la construcción del tramo de liga entre el muelle número 3 y 4; un cobertizo y una cerca para delimitar los terrenos ganados al mar; inició la construcción de un muelle para barcos de pasajeros y concluyó la banda para delimitar los patios para el estacionamiento, los caminos de acceso a los atracaderos y el acondicionamiento de la avenida del puerto; continuó la construcción de la bodega de tránsito del muelle número 3 y 4 y la construcción de un bordo en Playa Sur.

Manzanillo, Colima, llevó a cabo la renivelación de las vías del ferrocarril 3 y 4; concluyó la construcción de la cerca para delimitar los terrenos en la Laguna de San Pedrito; construyó la bodega de tránsito y realizó 200 metros de muelle para carga general, dragó el puerto interior.

Puerto Industrial Lázaro Cárdenas, Michoacán, realizó obras de protección de playas; construyó un muelle para carga general; una bodega de tránsito; pavimentó el área de maniobra en el muelle de minerales y acceso; concluyó la construcción del espigón de la

margen izquierda; pavimentó el área de servicios y de patios para el manejo de contenedores; construyó un muelle y silo para granos; un muelle de 210 metros para carga general y el muelle para manejo de contenedores; continuó la construcción del muelle para granos y la protección de las playas en el bordo marginal en la Isla Cayacal.

Puerto Acapulco, Guerrero, realizó la conexión del drenaje de aguas negras del Edificio de la Zona Franca del sistema general y construyó la terminal de pasajeros y la ampliación de la zona portuaria; el edificio de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

Puerto Madero, Chiapas, concluyó las obras de protección de playas, llevó a cabo la reconstrucción y prolongación de espigones y de la escollera Este.

Puerto de Tampico, Tamaulipas, edificó el muelle frente a la bodega número 7; rehabilitó las vías del ferrocarril; reconstruyó el arranque de la escollera Sur en la margen derecha; construyó el muelle frente a la bodega estacionaria y continuó la reconstrucción de los muelles y de la red de servicios de agua potable de la zona franca; construyó un puente para ferrocarril en el canal de la Puntilla y un cobertizo para materiales inflamables en el lado Este de la zona franca.

Tuxpam, Veracruz, construyó el acceso a la zona fiscal en el margen izquierdo y el atracadero para lanchas al servicio de la Capitanía y residencia de obras; urbanizó la zona pesquera y se culminaron las

obras de protección de Barra Galindo; reconstruyó la escollera de Barra Galindo y urbanizó el parque industrial pesquero.

En el Puerto de Veracruz, Veracruz, adquirió el equipo destinado a la bodega mecanizada, para el manejo de granos y concluyó el cobertizo para maquinaria y palets, las obras de protección del boulevard Avila Camacho; continuó la construcción de las obras correspondientes al patio para manejo de contenedores, quedando listos para operar la terminal de contenedores, la electrificación, el muelle y el patio de ésta terminal; continuó la construcción del muelle número 8 y las instalaciones para bomberos.

En Coatzacoalcos, Veracruz, reparó los muelles 2, 3, 4 y 5; reconstruyó el muelle número 6; pavimentó algunas áreas de la zona franca y efectuó la rehabilitación de las vías de ferrocarril en la zona portuaria; reparó el muelle 4-A y concluyó los trabajos correspondientes a la protección de los morros de la escollera, de la margen derecha del río Coatzacoalcos en el lugar denominado Congregación de Allende; continuó la construcción de el camino de acceso y el edificio para la terminal de contenedores; el muelle de cabotaje y el muelle número 8 y las instalaciones para bomberos.

En el Puerto de Pichilingüe, Baja California Sur, inició la urbanización del puerto y continuó la construcción de el muelle de altura; reparó el atracadero número 1; construyó el dique de alba número 3 en el atracadero número 2 y del atracadero número 3.

Topolobampo, Sinaloa, concluyó la construcción de las obras del

muelle pesquero; continuó la construcción de el muelle general y terminó los trabajos de ampliación y mejoramiento en la bodega de tránsito número 1 y el acondicionamiento del muelle.

Puerto Vallarta, Jalisco, acondicionó áreas en tierra y se electrificó la zona pesquera; culminó la construcción de el muelle para pesca en Cruz de Bahía de Banderas.

En el Mezquital, Tamaulipas, concluyó la escollera Norte; desarrollo la construcción de la unidad pesquera y reconstruyó la escollera Sur. En la Pesca, Tamaulipas, se terminaron las obras exteriores, la electrificación y abastecimiento de agua en la zona pesquera y se urbanizó el puerto.

En la Laguna Azul, Campeche, realizó obras de dragado, rellenos, bordes y desmontes.

Yukalpetén, Yucatán, concluyó la prolongación de la escollera y obras de protección de playas, realizó la prolongación del muelle y atracadero.

En el Puerto de TzintzunTzan, Michoacán, culminó la construcción de el muelle para turismo y rellenos.

En Cozumel, Quintana Roo, terminó la construcción de el muelle para barcos y pasajeros y transbordadores; construyó la terminal de pasajeros.

En el Puerto el Sauzal, Baja California Norte, llevó a cabo los bordos de contención; finalizó la primera etapa de la terminal pesquera, con obras en el muelle, prolongación de las escolleras y



bordo de contención y continuó la construcción del muelle de avituallamiento y combustibles.

En San Felipe, Baja California Norte, urbanizó el puerto.

Puerto la Paz, Baja California Sur, terminó el acceso a la Isla San Juan Nepomuceno; urbanizó la zona portuaria.

Puerto Peñascos, Sonora, reconstruyó el rompeolas.

San Blas, Nayarit, concluyó las obras de urbanización de la zona pesquera; la reconstrucción del morro de la escollera Oeste.

Alvarado, Veracruz, llevó a cabo la continuación de los trabajos para la prolongación de la escollera Este e inició la construcción de la Oeste.

En Ciudad del Carmen, Campeche, se terminó los rellenos, bordos y desmontes en los muelles y continuó con la obra civil de la unidad pesquera, concluyó la construcción de los atracaderos y las áreas en tierra.

En los puertos pesqueros de el Cuyo en Quintana Roo, Telchac y Dzilam de Bravo en Yucatán se construyeron refugios para embarcaciones pesqueras.

Ensenada, Baja California Norte, La Paz y San José del Cabo en Baja California Sur, Puerto Angel, Oaxaca, construyó las Capitanías de Puerto.

Salina Cruz, Oaxaca, inició la construcción del muelle de la terminal para contenedores y concluyó el espigón en Cola de Pato; reconstruyó los muelles, pasos de protección marginal, vías de

ferrocarril y continuó la construcción del edificio de la terminal de contenedores y la ampliación de comunicación al antepuerto, construyó un comedor y la garita del muelle pesquero.

En el Zacatal, Campeche, construyó el camino de acceso y las obras complementarias.

Puerto de Yávaros, Sonora, construyó el muelle y realizó la urbanización del puerto.

Paredón, Chiapas, construyó el muelle pesquero.

En Tecolutla, Veracruz realizó las obras de encauzamiento y los muelles.

En Telchac, Yucatán, concluyó la prolongación de las escolleras y construcción del espigón.

Puerto de Altamira, Tamaulipas, concluyó la construcción de la primera etapa de las escolleras; realizó la construcción del puerto industrial de Altamira en su primera etapa, a través de la realización de obras de dragado del canal de acceso y dársenas; los rompeolas Norte y Sur, y se encontraba en proceso la construcción del muelle para la terminal de usos múltiples.

En Río Lagarto, Yucatán, construyó el espigón.

Se construyeron las Capitanías de Puerto Escondido, Oaxaca; la Pesca, Tamaulipas, Catenaco, Veracruz y Villahermosa, Tabasco.

El Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, se estructuró en tres grandes apartados, el primero determinó el marco de referencia para el diseño de la estrategia general, el segundo contempla los

lineamientos para la instrumentación del Plan en las distintas áreas de la vida nacional y el tercero establecía la manera en que los diferentes sectores de la sociedad podrían participar para su ejecución. Por lo que respecta a nuestro tema de estudio nos avocaremos exclusivamente a los propósitos, lineamientos de estrategia determinada en materia de transportes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Plan Nacional de Desarrollo le señalaba en relación al Sector Comunicaciones y Transportes dos grandes rubros: Sistema Integral de Transporte y Sistema Integral de Comunicaciones.

El Plan Nacional de Desarrollo define al Sistema Integral de Transportes de la siguiente manera: " es un instrumento de carácter estratégico para el desarrollo social y económico del país. "33

El Sistema Integral de Transporte esta compuesto por el Transporte Carretero, Transporte Ferroviario, Transporte Marítimo Fluvial y Transporte Aéreo.

Los propósitos establecidos por el Plan Nacional de Desarrollo en materia de transportes eran los siguientes: Fortalecer la independencia nacional; apoyar el combate a la inflación; contribuir a la descentralización y al desarrollo armónico de la sociedad; coadyuvar al abasto oportuno; procurar la autosuficiencia del

33 Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, México, 1983, p.358

sector; actualizar los sistemas administrativos y operativos de las entidades paraestatales; mantener la planta productiva.

En el ámbito marítimo fluvial, los programas se sustentaron en los siguientes lineamientos: " Consolidar la primera etapa de los puertos industriales, terminando en el menor plazo las obras en Altamira y Lázaro Cárdenas.

-Construir terminales especializadas y de usos múltiples para atender movimientos de contenedores, cereales y minerales, y para apoyar el desarrollo multimodal. Asimismo, ampliar la capacidad de almacenamiento y desalojo de los puertos comerciales y petroleros actuales y mejorar las instalaciones portuarias de carga y descarga para apoyar el transporte de cabotaje.

-Aumentar la seguridad y productividad del sistema portuario, así como sus medios y procedimientos administrativos-operativos.

-Aprovechar los movimientos petroleros, las reservas de carga y los contratos de fletamento a largo plazo, concertados con los grandes usuarios del sector público, para fortalecer las posiciones de las navieras nacionales, a efecto de impulsar la participación de éstas tanto en el desarrollo del cabotaje como en la navegación de altura. A su vez, apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, coordinado a los usuarios para sustituir importaciones y fomentar el control de fletes y seguros. " 34

Ahora bien, en cuanto al Sistema Integral de Comunicaciones sus propósitos eran los siguientes: Reafirmar el dominio de la Nación sobre los medios de comunicación eléctrica y electrónica; esto implica que el Estado tendría el papel de ente rector de las comunicaciones.

Contribuir a la descentralización económica.

Optimizar los servicios internos de comunicación en vinculación con el exterior.

Racionalizar las adquisiciones de equipo de telecomunicaciones a fin de disminuir el gasto público y las importaciones.

Revisar y reconsiderar las tarifas y cargos a los usuarios para alcanzar la autosuficiencia financiera del sector público en la prestación y expansión de los servicios de comunicación, entre otras.

En 1982, el sistema portuario estaba constituido por 50 kilómetros de muelles, 19 kilómetros correspondían a los puertos marítimos comerciales y los otros 31 kilómetros pertenecían a puertos pesqueros e instalaciones especializadas. Los puertos con mayor movimiento de carga eran Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.

A continuación presentamos los avances logrados en cuanto a la infraestructura portuaria en el Sexenio de Miguel de la Madrid, las cuales estuvieron a cargo de la Dirección General de Obras Marítimas: Puerto de Altamira, Tamaulipas, entró en operación y se

terminaron las obras de urbanización para el parque industrial; construyó 250 metros para la terminal de usos múltiples; reconstruyeron las escolleras en la parte Norte y Sur; dragó el canal de acceso, dársenas de maniobras y canal Norte hacia el muelle de la terminal de usos múltiples y adquirió la draga Puerto Altamira. En el Puerto de Guaymas, Sonora, terminó el muelle, prolongo la banda de atraque en el lado Este.

En el Puerto Industrial Lázaro Cárdenas, Michoacán, realizaron obras complementarias en la terminal granelera de CONASUPO.

En el Puerto de Veracruz, Veracruz, se repararon las vías férreas y la superestructura y contraventeo del Muelle Fiscal número 1 y electrificó la terminal para contenedores.

En Progreso, Yucatán, inició las obras para construir una terminal portuaria de altura.

En Cozumel, Quintana Roo, reparó el Muelle Fiscal.

En la Marina de Palmira, Baja California Sur, inició la construcción del rompeolas.

Ensenada, Baja California Norte, puso en funcionamiento el servicio de energía eléctrica y agua potable, el muelle en espigón.

Yávaros, Sonora, concluyó la pavimentación del área de maniobra.

San Blas, Nayarit, culminó la prolongación de la escollera Oeste y construyó un muelle en espigón de 190 metros.

En el Puerto Interior de San Pedrito, en Manzanillo, se terminaron las obras de las bandas B y C del muelle pesquero e instaló el

servicio de agua potable.

En Salina Cruz, Oaxaca, construyó el muelle en espigón de 60 metros para servicio de la actividad pesquera, se concluyeron los trabajos de construcción de la terminal para contenedores en el área de edificios y se realizaron obras de pavimentación en el acceso de dicha terminal.

En Calestún y Telchac, Yucatán, concluyó la construcción de los muros de atraque.

Yukalpetén, Yucatán, construyó 300 metros de muelle de abastecimiento.

En el Sauzal, Baja California Norte, construyó la terminal pesquera.

En el Puerto Vicente Guerrero, Guerrero, construyó el muelle escamareo y atracadero para las embarcaciones.

En Mazatlán, Sinaloa, concluyó los trabajos relativos a la construcción de la bodega de tránsito en los muelles de liga 3 y 4; la construcción del puente Juárez con una longitud de 40 metros y finalizó la unión de las vías del ferrocarril existentes.

Manzanillo, Colima, concluyó la construcción del muelle de carga.

Acapulco, Guerrero, amplió la zona portuaria, y los trabajos consistieron en la construcción de un patio, barda y jardín.

Puerto Madero, Chiapas, ejecutó obras de protección del puerto y de playas.

Coatzacoalcos, Veracruz, terminó la construcción del muelle número 1 y reconstruyó los muelles número 7 y el de cabotaje; construyó el

edificio de la terminal de contenedores.

Durante éste período se realizaron trabajos de dragado en los puertos de el Sauzal, Baja California Norte; Puerto Peñascos y Guaymas, en Sonora; Topolobampo y Mazatlán, en Sinaloa; San Blas, Nayarit; Puerto Vallarta, Jalisco; Manzanillo, Colima; Salina Cruz, Oaxaca; el Mezquital, Tampico y Altamira en Tamaulipas; Tuxpam, Alvarado, Balzapote, Veracruz, Sánchez Magallanes y Coatzacoalcos en Veracruz; Dos Bocas y Frontera en Tabasco; Ciudad del Carmen en Campeche; Celestún, Yukalpetén, Telchac y Río Lagartos en Yucatán, y el Cuyo, Holbox, Chiquilá, en Quintana Roo.

Por otra parte se realizaron trabajos de infraestructura en los puertos pesqueros el Sauzal, Isla Cedros, Pichilingüe, Puerto Peñascos, San Blas, Barra de Navidad, Manzanillo, Vicente Guerrero, Salina Cruz, El Mezquital, Tuxpam, El Cuyo, Yukalpetén, Sisal y Puerto Morelos.

En lo concerniente al servicio de transbordadores se realizaron obras de ampliación en las terminales de Cabo San Lucas, Santa Rosalía, Pichilingüe, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Campeche, Tabasco, Ciudad del Carmen, Chiquilá y Puerto Morelos.

En el Sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado, se contaba con 84 puertos a lo largo de los 10 mil kilómetros de litorales y sólo 18 estaban considerados en la categoría de prioritarios para el desarrollo económico.

En la presente Gestión Administrativa, de Salinas de Gortari, se



crea el órgano desconcentrado Puertos Mexicanos, el cual asumió las funciones que tenían las Direcciones Generales de Obras Marítimas, De Puertos en materia de servicios; de Servicios de Dragado y de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Asimismo, a éste órgano desconcentrado le fué asignada la coordinación de las Empresas de Servicios Portuarios, del Sistema Portuario Tampico-Altamira y del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. Esto es, Puertos Mexicanos tiene la función de planeación, construcción, dragado, operación y administración de los puertos.

Puertos Mexicanos ha realizado un intenso programa de conservación, ampliación de la infraestructura, adquisición y reparación de equipo y la introducción de nuevos sistemas operativos. Lo anterior obedece a lo estipulado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, el cual fué publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 1989.

El Plan Nacional de Desarrollo contempla las estrategias, objetivos y prioridades a las cuales deberan ceñirse todas las actividades de la Administración Pública Federal. En la política de comunicaciones y transportes, el Plan Nacional de Desarrollo establece que el Estado Mexicano tiene una función de rectoría en cuanto a la construcción, creación de infraestructura de comunicaciones y transportes; pero en el presente se hace necesaria la participación de la iniciativa privada, para la construcción y operación de la infraestructura. Es por ello que en la presente administración el Gobierno Federal ha

otorgado diversas concesiones en estos rubros.

El Gobierno promueve el desarrollo de las comunicaciones y los transportes a fin de apoyar la política de crecimiento, estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción de empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales y el fomento al turismo y a la industria.

Por otra parte la infraestructura de comunicaciones y transportes juega un papel importantísimo en el desarrollo nacional, ya que asegura el crecimiento sostenido de la economía. Asimismo, se actualiza el marco normativo e institucional de las comunicaciones y los transportes en donde el Estado mantendrá la atribución de autoridad con objetivo de elevar la eficiencia y calidad de los servicios. Los tiempos actuales requieren modernizar estos rubros, razón por la cual se fomentará la participación del sector privado en estos ámbitos acorde a la legislación respectiva.

En el presente Sexenio ( 1988-1994 ), se llevarán a cabo todas aquellas obras de infraestructura que permitirá la provisión de los servicios de comunicaciones y transportes a las poblaciones de bajos ingresos. Se crea un nuevo marco regulador que promueva por una mayor eficiencia y calidad de los servicios y que propicie la adopción de nuevas tecnologías y una mayor competitividad.

En el Plan Nacional de Desarrollo ( 1989-1994 ), establece la modernización de la infraestructura y los servicios de transporte y la política a seguir es la siguiente: Las modificaciones a la

normatividad del transporte por carretera fomentará el desarrollo del transporte multimodal mediante una mejor coordinación entre los ferrocarriles, el autotransporte marítimo y aéreo. Se dará impulso a la creación de empresas competitivas de particulares para prestación de servicios coordinados y complementarios de transporte; se reorganiza la política federal de caminos con la finalidad de intensificar la vigilancia para otorgar mayor seguridad en las carreteras, en los puertos, ferrocarriles y aeropuertos; se reforzará la vigilancia especialmente en patios, almacenes, bodegas, estaciones de pasajeros; el Gobierno Federal fortalecerá sus acciones para conservar y mejorar la infraestructura carretera. Se atenderá especialmente la terminación de obras en proceso y a la construcción de enlaces transversales de la red troncal de carreteras. Asimismo se modernizarán los tramos de mayor tránsito. En base a la Ley se han otorgado concesiones a particulares para la construcción y operación de autopistas y puentes; se incrementará la participación del ferrocarril en el mercado del transporte masivo de carga, a través del mejoramiento de la eficiencia operativa y del empleo en trenes unitarios de alta productividad. Por otra parte se impulsará el tráfico de productos manufacturados mediante trenes directos de itinerario fijo; mejorará y ampliará el servicio de transportes de pasajeros por ferrocarril. En las ciudades en las que exista la infraestructura se concertaran acciones con las autoridades locales a fin de establecer ferrocarriles suburbanos.

para el transporte masivo de personas; modernizará la red troncal; modernizará la red troncal de aeropuertos a fin de resolver el problema de congestión en las áreas saturadas; impulsará la inversión de los gobiernos de los Estados y los particulares en la ampliación de terminales de pasajeros y servicios conexos; mejorará la tecnología de los servicios de ayuda a la navegación aérea y se estimulará el desarrollo de la industria aeronáutica con participación privada; se pondrán en práctica las medidas necesarias a fin de resolver el problema del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para este cometido se establecerá un sistema aeroportuario del área metropolitana que atienda eficientemente la demanda del tráfico y facilite las labores de mantenimiento y operación.

En materia portuaria, el Plan Nacional de Desarrollo consagra los lineamientos que a continuación enunciamos: Mejorará la planeación, control y ejecución del desarrollo portuario y se adoptaran estrategias operativas que permitan la integración eficiente de concesionarios y empresas que presten servicios portuarios.

-Se llevarán a cabo reformas que hagan posible el flujo libre, seguro, eficiente y rápido de las mercancías en los puertos así como incrementar la productividad en la prestación de los servicios conexos.

-La modernización, reconstrucción y reposición de maquinaria y

equipo de maniobra y la óptima utilización de la infraestructura harán posible elevar el rendimiento operativo. Por otra parte se concluirán las obras en proceso, se dará atención especial a el dragado, señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a puertos.

-Se alentará la inversión privada en el ámbito de construcción y operación de terminales de pasajeros y de carga, almacenes, muelles y los servicios portuarios conexos.

-Fomento al transporte de cabotaje a fin de abatir costos.

-Se impulsará el desarrollo de la Marina Mercante a con el objeto de intensificar el tráfico de altura y de cabotaje y se aumentará la eficacia y productividad.

Se revisarán y adecuarán los convenios bilaterales de carácter marítimo celebrados con otros países encaminados al impulso del comercio exterior.

-Respecto a los astilleros mexicanos se procurará una mayor participación de la inversión privada en lo relativo a reparación de embarcaciones.

-Se impulsará el desarrollo y la consolidación de los puertos industriales acorde a la política nacional de descentralización económica y demográfica a fin de apoyar el desarrollo regional equilibrado.

El Gobierno de la República facilitará el desarrollo del turismo náutico, incluyendo la explotación de muelles; otorgará concesión

a los particulares para la prestación de los servicios de transbordadores.

En base a lo anteriormente aludido, Puertos Mexicanos realizó las obras marítimas portuarias que destacaremos:

Nuevo Progreso, Yucatán, se terminó la primera etapa e inicio sus operaciones.

Puerto Industrial de Altamira, construyó la segunda posición de atraque de contenedores y se inició la construcción de una tercera posición de atraque y la terminal de contenedores, la cual será dotada de equipo de alta tecnología.

Topolobampo, Sinaloa, concluyó su construcción y se puso en operación.

En Cozumel, Quintana Roo y Playa del Carmen, modernizó los muelles fiscales y de cruceros.

En Puerto Vallarta, Jalisco y Ensenada, Baja California Norte, inició la construcción de nuevas posiciones de atraque para cruceros.

En Acapulco, Guerrero, reparó la infraestructura portuaria. Emitió la convocatoria pública dirigida a inversionistas a fin de que participen en la construcción de muelles especializados de carga, muelles para cruceros, marinas turísticas y puertos de abrigo.

Puerto de Pichilingüe, Baja California Sur, concluyó su construcción y entro en operación.

Puerto de Manzanillo, Colima, se construye la terminal

especializada de contenedores de alto rendimiento.

En Lázaro Cárdenas, Michoacán, realizó el encauzamiento del río Balsas con el propósito de otorgar protección al puerto y a la zona industrial. Concluyó la construcción de la terminal de granos más importante de la República.

En Tuxpam, Veracruz, se continuó la prolongación de las escolleras y dragó el río con el objeto de contar con una profundidad de 11 metros.

En Veracruz, Veracruz, se adquirió equipo portuario tales como grúa portacontenedores y cuatro grúas pórtico de muelle para contenedores y su equipo auxiliar de tierra; un remolcador marino para hacer posible la mejora en cuanto a la operación de buques.

En el Puerto Progreso, Yucatán, construyó el muelle de transbordadores.

En Mazatlán, Sinaloa, concluyó el muelle para cruceros.

En Puerto Vallarta, Jalisco, construyó el segundo muelle de cruceros.

En Tampico, Tuxpam, Veracruz, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Puerto Madero, realizaron trabajos de conservación.

Actualmente el sistema portuario esta integrado por 99 puertos que tienen una longitud de muelles de 106 kilómetros y una capacidad de bodegas de 2.4 millones de metros cuadrados, distribuidos en ambos litorales. En estos puertos realizan sus operaciones 1951

embarcaciones con matrícula nacional, la cual alcanza una capacidad de 1.7 millones de toneladas de peso bruto; la flota del servicio de transbordadores esta integrada por 33 unidades. Además se cuenta con diez empresas de servicios portuarios.

Puertos Mexicanos ha cumplido con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo; sin embargo, debido a la política imperante en el presente régimen el día 2 de septiembre de 1992, se anunció en un comunicado de prensa la privatización a partir de 1993 de la red del sistema portuario nacional y las empresas de servicios portuarios; se ordenó la resectorización del Fondo Nacional de los Desarrollos Portuarios a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. El anuncio fué hecho por el Secretario de Comunicaciones y Transportes Andrés Caso Lombardo y por el Secretario de Hacienda y Crédito Público Pedro Aspe Armella, y la medida obedece a los compromisos contraídos por nuestros negociadores en el Tratado de Libre Comercio, por tal razón los inversionistas de los países socios podran invertir en un 100% en instalaciones y servicios portuarios.

Del año 1976 a 1992 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le competía la administración del sistema portuario nacional, a partir del día 2 de septiembre de 1992 le fué conferida ésta atribución a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual se encargara de su desincorporación.

Los puertos cuya operación será privatizada son: Guaymas,



Acapulco, Altamira, Cabo San Lucas, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Puerto Madero, Manzanillo, Mazatlán, Pichilingüe, Progreso, Salina Cruz, San Carlos, Topolobampo, Tuxpam, Veracruz y Vallarta. Las empresas de servicios marítimos portuarios que se pondrán a la venta son: Servicios Portuarios de Ensenada, Quintana Roo, Guaymas, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Istmo de Tehuantepec y Progreso.

## CAPITULO III

## ETAPA REVOLUCIONARIA

La primera revolución del siglo XX fué la mexicana, iniciada en el año 1910 y que culmina en el año de 1917 tras la promulgación de la Carta Magna del 5 de febrero del mismo año.

Es importante destacar que durante este período se dieron grandes movimientos migratorios del campo hacia las ciudades, buscando siempre la seguridad, lógico es pensar que durante estos siete años de lucha interna, a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas no le fué posible realizar obras debido a la inestabilidad en la administración de los diversos regímenes presidenciales que imperaron. Por otra parte las actividades portuarias se redujeron pues los campos estaban sin producir y la industrialización del país apenas se había iniciado durante el Porfiriato, por tanto no teníamos excedentes para exportar.

La Constitución de 1917 sustenta las bases bajo las cuales se habría de constituir el nuevo Estado Mexicano. Dicha Constitución viene ha abrogar a la Constitución de 1857. En ella se aprecia la capacidad del Poder Constituyente de Querétaro, en el cual quedó expresado el compromiso político, económico y social de las diferentes facciones que participaron en el movimiento revolucionario.

La etapa revolucionaria se puede considerar hasta la actualidad por

las transformaciones que ha sufrido la estructura de la organización administrativa en los diversos períodos presidenciales que han obedecido a las necesidades de un país en constante movimiento de cambio y desarrollo.

La Constitución de 1917 conformó un Poder Ejecutivo Federal fuerte y centralizado. Eran las necesidades que requería el país en esos momentos que permitiera dentro del sistema de equilibrio y colaboración, sustentar ante todo los intereses nacionales; pues su actividad como la de todos los funcionarios que establece el Código Magno están sujetas a reglas de Derecho. Sin embargo la propia Carta Magna señaló las facultades y obligaciones que debía y debe ejercer el Presidente de la República, como son las de carácter general, que se refieren al ámbito administrativo.

Partimos de este en la cual se constituyen los actos de la Administración Pública y que son los concernientes en el orden económico, social, cultural, político. Asimismo el precepto Constitucional 89, le señaló la facultad de nombrar a los Secretarios del Despacho y de poderlos remover libremente.

Encontramos también facultades en materia de seguridad interior y exterior de la Nación; facultades en materia de política internacional y otras de carácter legislativas y una en lo relativo a habilitar puertos, así como designar su ubicación.

## A).- LA CONSTITUCION DE 1917

La Constitución de 1917, es producto de un movimiento armado, en el cual se consagraron los ideales de las diversas facciones que intervinieron.

La Constitución es un ente en el cual se consagraron los Principios Jurídicos de un Estado, los Organos de Poder que existen ( su modo de creación y ámbito de acción ), y su correlación entre ellos.

La Constitución Mexicana tuvo como fuente de inspiración la Constitución de los Estados Unidos de Norteamérica y la Constitución Francesa. Así tenemos, que en cuanto a su estructura desde el punto de vista material, la Constitución esta conformada por la parte orgánica, la dogmática y la superestructura constitucional. La parte dogmática es aquella que consagra los derechos fundamentales del hombre y en nuestro Derecho Constitucional se llaman Garantías Individuales y se sustentan en los preceptos 1 al 29. La parte orgánica es en la cual se edifica la Organización del Poder Público consagrado desde el Título Tercero a partir del artículo 49 hasta el 107, contiene la organización y competencia de los Poderes Federales y el Título Cuarto que sustenta las Responsabilidades de los Funcionarios Públicos. Y por otra parte la Superestructura Constitucional que aglutina los derechos inherentes a los individuos, al Supremo Poder de la Federación y a los Poderes de los Estados artículos 39, 40,

41, 133 y 136. Dichos preceptos constitucionales tratan sobre la Soberanía Popular, la Forma de Gobierno, y la Supremacía e Inviolabilidad de la Carta Magna.

En la Constitución de 1917 se establecen las bases jurídicas para la organización administrativa dependiente del Poder Ejecutivo Federal en sus artículos 89 al 93.

Bien cierto es como ya quedó señalado anteriormente, nuestra Ley Suprema en su artículo 90 justificaba el aparato de la Administración Pública Federal, es decir que para cada uno de los despachos de los negocios del orden administrativos de la Federación habría un número de Secretarías. Este fundamento constitucional da las bases de una organización del aparato administrativo federal en el ámbito nacional.

En cuanto a las cuestiones marítimo portuarias la Constitución Mexicana consagra en su artículo 27 que en su párrafo inicial establece: " La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares constituyendo la propiedad privada. "35

En su párrafo cuarto establece: " Corresponde a la Nación el

35 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.  
Editorial: Porrúa, S.A., México, 1982, p.20

dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y de los zócalos submarinos de las islas; ... "36

En su párrafo quinto establece: " Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que esten ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas, en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de la ribera sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en playas, zonas marítimas, cauces,

vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren depósitos; pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten los Estados.

En los casos a que se refiere los dos párrafos anteriores el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso y aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrán realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes. ...

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de las líneas de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que

resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados. "37

El artículo 27 constitucional establece las prescripciones para adquirir tierras y aguas y son las siguientes: Sólo los mexicanos por nacimiento o naturalización y las sociedades mexicanas podrán adquirir las y respecto a los extranjeros, el Estado Mexicano les otorgará el derecho solo que convengan en considerarse nacional respecto a dichos bienes, y no podrán por ningún motivo los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas en una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas.

Otro precepto que consagra la Ley Fundamental referente al ámbito marítimo portuario es el artículo 89 que establece: " Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

XIII.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación. "38

Y las leyes referentes a cuestiones marítimas derivan de estos preceptos constitucionales y son:

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y

Ley Federal del Mar, la cual es reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del artículo 27 constitucional y

37 Ibid p. 24-26

38 Ibid pp.76 y 77



regula las zonas marinas mexicanas las cuales estan integradas por el mar territorial, las aguas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y las plataformas insulares y cualquier otra permitida por el derecho internacional.

## B).- LEY DE SECRETARIAS DE ESTADO 1917

Durante el proceso revolucionario se instauraron diversos gobiernos, pero el sistema administrativo prevaleció, aunque efectuaron algunas reformas e innovaciones, continuaron cumpliendo con las funciones encomendadas al Estado Mexicano.

De tal suerte que el Estado Mexicano incremento sus atribuciones, además de las tradicionales ( mantenimiento y protección del Estado y seguridad y orden público ).

Trás la caída del Régimen Porfirista, lo sucedió en el poder Francisco León de la Barra, quien gobernó a partir del 25 de mayo de 1911 al 6 de noviembre del mismo año. Durante su encargo como Presidente, en el ramo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas realizó las siguientes gestiones: creó la Comisión Intersecretarial la cual estaba integrada por la Secretaría de Fomento, Secretaría de Relaciones Exteriores y Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Esta comisión se avocó al estudio de los problemas referentes al uso de las aguas de la cuenca baja del río Colorado e hizo posible que el tráfico de la línea de ferrocarriles recuperara su movimiento normal.

Al tomar posesión como Presidente de la República Francisco I Madero ( 6 de noviembre 1911-19 de febrero 1913 ), lo más reelevante en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas fué el aumento de la red ferroviaria, instituyó el Directorio Postal, celebro contrato

para el establecimiento de la Escuela de Aviación; crea la Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes; realizó obras de saneamiento en algunos puertos y en la ciudad reorganizó el servicio de la Dirección de Correos, del Servicio de Faros.

Trás la muerte de Madero, asumió la Presidencia Pedro Lascuráin el 19 de febrero de 1913, quien solo duró en su cargo un día.

Victoriano Huerta al asumir el encargo como Presidente de la República ( 20 de febrero 1913-5 de julio 1914 ), en el ámbito de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, continuó proporcionando el servicio de correos y telégrafos. Respecto a los ferrocarriles puso en práctica un nuevo sistema de concesiones las cuales eran otorgadas con garantía de intereses por parte de la Nación, conservando esta el control de la administración de las empresas. Por otra parte la Dirección de Obras Públicas pasó por vía de Decreto a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Durante la Administración Constitucionalista de Venustiano Carranza subsistieron las Secretarías de Estado que consagraba la Ley de Secretarías de Estado de 1891, pues el Decreto emitido el 17 de octubre de 1913, para la organización de los ramos de la Administración Pública se contempla el establecimiento de ocho Secretarías y son las siguientes: Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Justicia, Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes, Secretaría de

Fomento, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Comercio, y Secretaría de Guerra y Marina.

El movimiento revolucionario, que vivió el país durante los años de 1910-1917, repercutió grandemente en las Finanzas Públicas, lo cual impidió que los diversos Presidentes no cumplieren con las funciones encomendadas al Estado.

Al iniciarse el año de 1917 Carranza convocó al Congreso Constituyente y puso fin al proceso revolucionario en el momento de sancionar la nueva Constitución Política Mexicana, la cual es la piedra angular que da origen a la nueva generación del Estado Mexicano, pues determina su Organización Político Administrativa en donde el Poder Ejecutivo de la Federación adquirió diversas facultades que le otorgaron preeminencia sobre los otros dos Poderes de la Federación.

La base jurídica para la organización administrativa del Poder Ejecutivo Federal la contempló el artículo 90 constitucional y es así como por virtud de este precepto en abril de 1917 Carranza expidió una nueva Ley de Secretarías de Estado y se crean seis Secretarías de Estado y tres Departamentos Administrativos, y fueron los que a continuación enunciamos: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Guerra y Marina, Secretaría de Comunicaciones, Secretaría de Fomento, Secretaría de Industria y Comercio, y la Secretaría de Estado que fusionó a la Secretaría de

Relaciones Exteriores y a la Secretaría de Gobernación; Departamento Administrativo de Salubridad Pública, Departamento Universitario y de Bellas Artes, y Departamento Judicial.

Esta Ley tuvo muy poca vigencia ya que el 25 de diciembre de 1917 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Secretarías de Estado de 1917.

La Ley de Secretarías de Estado de 1917 surge bajo el amparo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que en su artículo 90 establecía: " Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de secretarios que establezcan el congreso por una ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría. " 39

El 25 de diciembre de 1917 el Presidente Constitucional de México Venustiano Carranza expidió la Ley de Secretarías de Estado, por virtud de dicha Ley las Secretarías y Departamentos que conformaron a la Administración Pública Federal de aquellas época son las siguientes: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Guerra y Marina, Secretaría de Agricultura y Fomento, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo.

39 Tena Ramírez, op. cit. pág.855

Departamentos Administrativos: Departamento Universitario y de Bellas Artes, Departamento de Salubridad Pública, Departamento de Establecimientos Fábriles y de Aprovisionamientos Militares y Departamento de Contraloría.

En esta Ley se establecen las facultades de cada Secretaría y Departamento de Estado. Es importante señalar que con la presente Ley adquiere preponderancia la Secretaría de Gobernación. A continuación haremos mención de algunas de las facultades otorgadas a las Secretarías de Estado y en su totalidad enunciaremos las atribuciones conferidas a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Secretaría de Gobernación estaba a su encargo el nombramiento y renuncias de los secretarios del Despacho, de los directores de los departamentos y de los gobernadores del Distrito y Territorios Federales; las relaciones con el Congreso de la Unión; reformas constitucionales; Decretos, leyes orgánicas y códigos federales; expropiación por causa de utilidad pública; migración; Diario Oficial entre otros.

En cuanto a la Secretaría de Relaciones Exteriores, le competía las relaciones con el extranjero; tratados internacionales; extradiciones; medidas contra enfermedades contagiosas y todo lo relacionado con la política exterior, la aplicación del artículo 33 Constitucional y congresos sanitarios.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, estaba bajo su dirección

la Policía Fiscal; presupuesto; impuestos federales; bancos e instituciones de crédito, aranceles, aduanas fronterizas y casas de moneda.

Secretaría de Agricultura y Fomento, tenía a su cargo los asuntos relativos a colonización, inmigración y fundación de pueblos; materia agraria; registro de la propiedad; terrenos baldíos; terrenos nacionales; y todas aquellas cuestiones relativas al régimen de la propiedad de tierras y aguas.

Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo le fué asignado el manejo de los asuntos relativo a: Comercio; industrias en general; minería; petróleo y combustible minerales; trabajo; sociedades anónimas; exposiciones nacionales e internacionales; estudios y exploraciones geológicas entre otras.

Secretaría de Guerra y Marina le competía el manejo de: Ejército activo; marina de guerra; patentes de corso; guardia nacional al servicio de la Federación; escuelas militares; escuelas náuticas, fortalezas, fortificaciones, prisiones militares, arsenales y diques. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estaba facultada para la dirección de los asuntos siguientes:

Costas.

Puertos.

Faros.

Marina Mercante.

Vías Navegables.

Obras que se ejecuten en terrenos nacionales, bien sean costeadas por la Federación o por concesión otorgadas a particulares.

Ferrocarriles.

Caminos carreteros nacionales e inspección de los privados.

Construcción y reconstrucción de edificios públicos.

Monumentos y todas las obras de utilidad y ornato costeadas por la Federación, excepto las del ramo de Guerra de carácter estratégico.

Jurisdicción sobre el sistema hidrológico del Valle de México.

Intendencia y obras de conservación en los Palacios Nacionales y de Chapultepec.

Correos Interiores.

Unión Postal Universal.

Subvención a vapores y ferrocarriles para verificar transportes de correspondencia.

Giros Postales en el interior de la República.

Telégrafos y teléfonos federales.

Concesión para establecer líneas telegráficas y telefónicas de los ferrocarriles.

Radio-telegrafía y radio-telefonía.

Concesión para establecer estaciones inalámbricas y vigilancia sobre ellas.

Correspondencia de naciones extranjeras, para intercambio de mensajes y señales de las estaciones inalámbricas y vigilancia sobre ellas.



**Cables.**

Contratos con compañías telegráficas y telefónicas y cablegráficas internacionales.

**Giros telegráficos.**

En cuanto al Departamento de Contraloría sus principales atribuciones comprendían: La contabilidad de la Nación; contabilidad y glosa de toda clase de ingresos y egresos de la Administración Pública; deuda pública; relación con la Contaduría Mayor de Hacienda de la Cámara de Diputados.

El Departamento Universitario y de Bellas Artes le correspondía la dirección de la Escuela de Jurisprudencia, Bellas Artes y demás escuelas donde impartían estudios a nivel superior y el manejo de los museos.

Departamento de Establecimientos Fábriles y Aprovisionamientos Militares le competía la fabricación, almacenamiento de armas, laboratorio de municiones y artificios, talleres de aviación, Almacenes generales de armas, municiones y equipo del Ejército.

Departamento de Salubridad Pública, bajo su mando se encontraba el manejo de la legislación sanitaria de la República en el ámbito interno y externo; inspección sobre sustancias alimenticias; preparación y aplicación de vacunas y sueros preventivos y curativos, Policía Sanitaria de los puertos, costas y fronteras.

Y el Departamento de Aprovisionamientos Generales le fué asignada la facultad de adquirir vía compra o fabricación de todos los elementos

materiales necesarios por parte de las Dependencias Gubernamentales a excepción de las requeridas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el Departamento de Establecimientos Fábriles y Aprovisionamientos Militares.

Por Otra parte la presente Ley establecía que en caso de existir alguna duda en cuanto al ejercicio de facultades no consagradas a determinada Secretaría, el Poder Ejecutivo resolvería a través de la Secretaría de Gobernación a que Dependencia se le asignaba.

A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le fué encomendada la realización de las diversas obras materiales que requiriesen las Dependencias Administrativas a excepción de las fortificaciones encomendadas a la Secretaría de Guerra y Marina.

Por otra parte todas las Secretarías y Departamentos de Estado, estaban obligadas a realizar su proyecto de presupuesto, además deberían enviarlo a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a fin de que contase en el momento preciso de su aprobación por parte de la Cámara de Diputados.

Como es característico del Estado de Derecho en que vivimos esta Ley determina específicamente las atribuciones de cada Secretaría y Departamento de Estado, destacando también la figura del refrendo ministerial, así como el manejo y control del gasto público.

Esta Ley tuvo muy corta vida pues la vigencia prevaleció hasta el año de 1934, pero bajo esta Ley se inicia la etapa organizativa de los regímenes presidenciales posrevolucionarios y de la

Administración Pública Federal.

## C).- COMISION DE ADMINISTRACION PUBLICA

Al expedirse la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado 1958, se creó la Secretaría de la Presidencia, y en su artículo 16, estipulaba sus facultades:

I.- Estudiar y dar formas a los acuerdos presidenciales, para su debida ejecución;

II.- Recabar los datos para elaborar el plan general del gasto público e inversiones del Poder Ejecutivo y los programas especiales que fije el Presidente de la República.

III.- Planear obras, sistemas y aprovechamiento de los mismos; proyectar el fomento y desarrollo de las regiones y localidades que le señale el Presidente de la República, para el mayor provecho general;

IV.- Coordinar los programas de inversión de los diversos Organos de la Administración Pública y estudiar las modificaciones que a ésta deben hacerse;

V.- Planear y vigilar la inversión pública y la de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal;

VI.- Registrar las leyes y decretos promulgados por el Ejecutivo, y los acuerdos y resoluciones del Presidente de la República, y

VII.- Los demás que le fijen las leyes y reglamentos o que le

encomienden el Presidente de la República. " 40

En base a las facultades anteriores en 1965 se erigió la Comisión de Administración Pública.

La Comisión de Administración Pública tuvo a cargo la realización de la Reforma Administrativa que en sus inicios pretendía elevar la capacidad administrativa de los organismos públicos con el objeto de que el Gobierno pudiera realizar de manera eficiente los trabajos asignados para la elaboración, aplicación y control del Plan Nacional de Desarrollo. Sin embargo el Plan Nacional de Desarrollo no tenía ninguna perspectiva de existencia, razón por la cual la Comisión de Administración Pública adoptó como estrategia vincular la Reforma Administrativa con los programas económico y social.

Durante el Sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, emitió el Programa de Acción del Sector Público para el período 1966-1970 y cuya realización estuvo a cargo de la Comisión Intersecretarial.

En sus inicios se encomendó a la Comisión de Administración Pública las facultades siguientes:

" I.- Determinar la más adecuada estructura de la administración pública y las modificaciones que deberán hacerse a su organización; a fin de coordinar mejor sus actividades y acelerar el proceso de

desarrollo económico y social del país;

II.- Introducir técnicas modernas de organización administrativa que resulten convenientes para alcanzar este objetivo, y

III.- Lograr una capacitación del personal gubernamental. "41

La Comisión de Administración Pública no pudo cumplir sus objetivos de Reforma Administrativa, debido a que en el año de 1967 el Ejecutivo Federal decidió no establecer formalmente el Plan Nacional de Desarrollo, y además la alteración de prioridades gubernamentales en el año 1968. La Comisión de Administración Pública en su afán de salvar la Reforma Administrativa optó por realizar cambios a su modelo original de reforma y se concibió a esta como un mecanismo en el que se estableciera las condiciones instrumentales que permitieran la realización de planes, y programas gubernamentales.

Durante el Gobierno de Luis Echeverría ( 1970-1976 ), por Acuerdo Presidencial del 28 de enero de 1971, se establecen las bases de la Reforma Administrativa que señala en sus propósitos: El incrementar la eficacia y eficiencia de las entidades gubernamentales a través del mejoramiento de sus estructuras y sistemas de trabajo, a fin de aprovechar al máximo los recursos con los que contaba el Estado y así cumplir con sus atribuciones; responsabilizar con mayor

41 Carrillo Castro, Alejandro. Evolución de la Reforma Administrativa en México. Editorial: Porrúa, México, 1982. p.118

precisión posible a las instituciones y funcionarios públicos, que tenían a su cargo la coordinación y ejecución de las acciones públicas; simplificar, agilizar y desconcentrar los mecanismos operativos de las entidades, acelerando y reduciendo los trámites; procurar que el personal contase con las aptitudes necesarias para cumplir adecuadamente sus labores por conducto de la implementación de programas de capacitación y motivación que permitieran obtener como resultado de una clara conciencia de servicio y una actitud innovadora dinámica y responsable. Y dar mayor fuerza a la coordinación, colaboración y el trabajo en equipo como política de gobierno, para claudicar con el aislamiento y falta de coordinación.

La Comisión de Administración Pública fué sustituida por la Dirección General de Estudios Administrativos, dependiente de la Secretaría de la Presidencia, asignándole la coordinación global y los trabajos de reforma administrativa.

El 11 de marzo de 1971 por Acuerdo Presidencial se ordenó la creación de las Unidades de Programación ( UP ), que deberían existir en cada una de las Dependencias del Ejecutivo Federal, la cual se encargaría de vincular las tareas de reforma administrativa con los objetivos y metas.

En base a los acuerdos anteriores la Dirección General de Estudios Administrativos, inició los trabajos tendientes para la elaboración de las Bases para el Programa de la Reforma Administrativa del Poder

Ejecutivo 1971-1976. Dicho documento fué publicado por la Secretaría de la Presidencia, y en el se estipuló el Plan Global de Reforma, que contemplaba once programas:

\_ El primer programa comprendió el establecimiento e institucionalización de los mecanismos de reforma en todas las dependencias de la Administración Pública Federal.

\_ El segundo programa estableció el propósito de plantear los requerimientos de reforma a nivel macroadministrativo, respecto a la organización sectorial y regional de la Administración Pública Federal.

Sin embargo a la Dirección General de Estudios Administrativos consideró que en los restantes programas era necesario revisar a fondo el aparato público siguiendo una secuencia de los procesos del ciclo administrativo en relación a la planeación, organización, integración de recursos, dirección y control; y tenían el orden siguiente: Reorganización y adecuación administrativa del sistema de programación; racionalización del Gasto Público; estructura del sistema de organización y métodos; revisión de las bases legales de la actividad pública federal; restructuración del sistema de administración de recursos humanos; desarrollo del sistema de contabilidad gubernamental.

La Reforma Administrativa en México se contempló en tres etapas: Planeación, ejecución, y control.

La planeación incluyó la elaboración de un diagnóstico, el



establecimiento de objetivos y prioridades, la formulación de los instrumentos legales, la instauración de los mecanismos para ejecutar las reformas, la formulación de políticas y la integración y funcionamiento eficaz de los órganos y mecanismos de reforma.

Al iniciarse el Régimen Presidencial de José López Portillo, señaló los imperativos de la adecuación de la Administración Pública y la dinámica del desarrollo económico y social que requería el país, creando mediante Acuerdo Presidencial ( 3 de enero de 1977 ), la Coordinación General de Estudios Administrativos, dependiente del Poder Ejecutivo. Dicha institución suplió a la Dirección General de Estudios Administrativos.

Al emitirse el Acuerdo Presidencial de fecha 24 de abril de 1979, se estipuló que las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, adecuarían sus planes, sistemas, estructuras y procedimientos, acorde al proceso permanente, programado y participativo de reforma administrativa. Asimismo en dicho acuerdo se estableció que la piedra angular en la cual deberían apoyarse los trabajos de reforma administrativa estaba integrado por el proceso de información, programación, presupuestación y evaluación de las actividades gubernamentales, asignándose para tal efecto, las competencias, procedimientos y mecanismos de participación entre la Secretaría de Programación y Presupuesto, la Coordinación General de Estudios Administrativos, la Coordinación General del Sistema Nacional de Evaluación, los Coordinadores de Sector y las

Dependencias Centralizadas y Entidades Paraestatales.

Por otra parte, en ese mismo acuerdo se determinaron las funciones de la Coordinación General de Estudios Administrativos:

" Estudiar y promover las adecuaciones que deban hacerse a la Administración Pública Federal conforme a los lineamientos que para el fin dicte el Titular del Ejecutivo Federal.

\_ Someter a la aprobación del Ejecutivo Federal el marco general y el programa global general de mediano y corto plazo de reforma administrativa, así como las estrategias para su implantación y los mecanismos de coordinación para su ejecución.

\_ Opinar sobre la creación, cambio o desaparición de las dependencias o entidades de la Administración Pública Federal.

\_ Proponer al Titular del Ejecutivo Federal, coordinándose en su caso con la Secretaría de Programación y Presupuesto, las modificaciones que involucren la organización o funcionamiento de dos o más dependencias o entidades de la Administración Pública Federal.

\_ Establecer y Presidir los Comités Técnicos Consultivos sobre materias de reforma administrativa y designar a los secretarios técnicos de los mismos.

\_ Participar en la elaboración y ejecución del programa de desconcentración de la Administración Pública Federal.

\_ Proponer al Titular del Ejecutivo Federal los proyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares y órdenes sobre

los asuntos de la competencia de la Coordinación General.

\_ Efectuar visitas periódicas de los programas de reforma administrativa, de conformidad con los lineamientos que establezca la Coordinación General del Sistema Nacional de Evaluación.

\_ Prestar la asistencia técnica que soliciten, en materia de reforma administrativa, los Poderes Legislativo y Judicial, así como los Gobiernos Estatales y Municipales.

\_ Presidir el Consejo Consultivo de Reforma Administrativa y el Comité de Asesores de la Reforma Administrativa.

\_ Presidir la Comisión Interna de Administración y Programación y designar a los miembros de ésta, así como a los que integren las demás comisiones que sean necesarias para el buen funcionamiento de la Coordinación General.

\_ Aprobar los programas y proyectos de la Coordinación General de Estudios Administrativos, de conformidad con los objetivos y metas señaladas por el Presidente de la República.

\_ Fijar y dirigir y controlar la política de operación de la Coordinación General de Estudios Administrativos, así como organizar, coordinar y evaluar su funcionamiento.

\_ Someter al acuerdo del Titular del Ejecutivo Federal los asuntos encomendados a la Coordinación.

\_ Aprobar y expedir los manuales de organización general y de procedimientos necesarios para el adecuado funcionamiento de la Coordinación General.

Resolver las dudas que se susciten con motivo de la interpretación de este manual, así como los demás instrumentos administrativos internos y los casos no previstos en los mismos.

\_ Acordar los nombramientos del personal de la Coordinación General y la creación de Plazas.

\_ Mantener informado al Jefe del Ejecutivo Federal sobre el desarrollo de las funciones que han sido encomendadas.

\_ Desempeñar las demás funciones y comisiones que le confieran otros ordenamientos legales o le encomienden el Presidente de la República. "42

Durante la Gestión de José López Portillo, se llevó a cabo la Reforma Administrativa y los Objetivos Globales del Programa para el Período 1976-1982, los cuales fueron:

Organizar al Gobierno para organizar al país; adoptar la programación como instrumento fundamental del gobierno; establecer un sistema de administración y desarrollo del personal público federal; contribuir al fortalecimiento de nuestra organización política y del federalismo en México y mejorar la administración de Justicia para fortalecer las instituciones que el pueblo ha establecido en la Constitución.

42 Secretaría de Programación y Presupuesto. Manual de Organización de la Administración y Entidades Paraestatales, México, 1982 p.204

La Reforma Administrativa se sustentó sobre el orden jurídico siguiente: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley del Presupuesto Contabilidad y Gasto Público y Ley General de la Deuda Pública.

Ley General de Deuda Pública, fué promulgada el 29 de diciembre de 1978 y derogó al artículo 26 de la Ley Orgánica de la Nacional Financiera y consta de 32 artículos y dos transitorios, dividida en ocho capítulos:

Capítulo I Disposiciones Generales.

Capítulo II De las Facultades de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Capítulo III De la Programación de la Deuda Pública.

Capítulo IV De la Contratación de los Financiamientos del Gobierno Federal.

Capítulo V De la Contratación de Financiamientos para entidades distintas del Gobierno Federal.

Capítulo VI De la Vigilancia de las Operaciones de Endeudamiento.

Capítulo VII Del Registro de Obligaciones Financieras.

Capítulo VIII De la Comisión Asesora de Financiamientos Externos.

Como su nombre lo indica dicha Ley establece lo que es la Deuda Pública, y esta constituida por las obligaciones de pasivo, directas o contingentes derivadas de financiamiento a cargo de: El Ejecutivo Federal y sus Dependencias; el Departamento del Distrito Federal; los Organismos Descentralizados; las Empresas de

Participación Estatal Mayoritaria; las Instituciones y Organizaciones Auxiliares Nacionales de Crédito, las Nacionales de Seguros y de Fianzas y los Fideicomisos en los que funga como fideicomitente el Gobierno Federal o alguna de las dependencias e instituciones anteriormente enunciadas.

Los financiamientos lo constituyen la contratación dentro o fuera del país de créditos, empréstitos o préstamos derivados de: La suscripción o emisión de títulos de crédito o cualquier otro documento pagadero a plazo; la adquisición de bienes, así como las contrataciones de obras o servicios cuyo pago se pacte a plazos; los pasivos contingentes relacionados con los actos mencionados, y la celebración de actos jurídicos análogos a los anteriores.

A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público le compete la aplicación y vigilancia de los ordenamientos jurídicos que consagra dicha Ley.

El Congreso de la Unión esta facultado para autorizar los montos de endeudamiento directo neto interno y externo, para el financiamiento del Gobierno Federal y de las entidades del sector público.

El Poder Ejecutivo Federal en el Informe Presidencial, debe dar a conocer el estado que guarda la deuda pública. Asimismo al presentar la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos de la Federación debiera incluir los montos de endeudamiento neto, este comprende los endeudamientos internos y externos.

El Ejecutivo Federal y sus dependencias solo podrán contratar financiamiento a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las demás entidades están facultadas para contraer financiamientos hasta la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público lleva el control del registro de las obligaciones constitutivas de deuda pública que estén a cargo de las entidades.

En la presente Ley se creó la Comisión Asesora de Financiamiento Externo del Sector Público y fungiría como órgano técnico de consulta de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y tendría las funciones de: Evaluar las necesidades de financiamiento del sector público federal, Asesorar en el diseño de la política que deba adoptarse en materia de endeudamiento externo o en moneda extranjera para el sector público federal, Proponer medidas de coordinación de las entidades del sector público federal respecto a captación de recursos externos, Estudiar los programas de financiamientos externos de los créditos externos.

Lo más destacado de la presente Ley es que permite al Presidente de la República a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público tener el control de la Deuda Pública.

Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público, fué promulgada el 29 de diciembre de 1976 y abroga a la Ley Orgánica del Presupuesto de Egresos de la Federación, consta de 50 artículos,

dividida en cinco capítulos:

Capítulo I Disposiciones Generales.

Capítulo II De los Presupuestos de Egresos.

Capítulo III Del Ejercicio de Gasto Público Federal.

Capítulo IV De la Contabilidad.

Capítulo V De las Responsabilidades.

Bajo esta Ley se establece el marco normativo del presupuesto, contabilidad y gasto público. Y en sus orígenes la aplicación de la Ley le competía a la Secretaría de Programación y Presupuesto, hoy en día fusionada a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

El Gasto Público Federal, se define: Las erogaciones por concepto de gasto corriente, inversión física, inversión financiera, así como pagos de pasivos o deuda pública que realizan: El Poder Legislativo, el Poder Judicial, la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República, el Departamento del Distrito Federal, los Organismos Descentralizados, las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria y los Fideicomisos en los que el fideicomitente sea el Gobierno Federal, Departamento del Distrito Federal, Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal Mayoritaria.

La programación del Gasto Público se basa en las directrices y planes nacionales de desarrollo económico y social el cual esta a cargo del Poder Ejecutivo Federal y era ejercido por la



#### Secretaría de Programación y Presupuesto.

La programación, presupuestación, control y evaluación del gasto público federal estarán a cargo de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

Se establece que las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos tendrán a su cargo la dirección y coordinación de la planeación, programación, presupuestación, control y evaluación de todas las entidades englobadas en su sector.

La Secretaría de Programación y Presupuesto cuando el Congreso de la Unión lo estimase necesario debería presentar datos estadísticos e información general consagrado en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación.

El gasto público se sustenta en presupuestos que realizan acorde a los programas que señalen objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución.

El Presupuesto de Egresos de la Federación, es aquel que contiene el decreto que apruebe la Cámara de Diputados a iniciativa del Ejecutivo y comprendera un año lectivo.

El Presupuesto de Egresos de la Federación comprende los gastos públicos que realizan el Poder Ejecutivo, el Poder Judicial, la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado.

Cada entidad llevará su propia contabilidad la cual estará integrada por las cuentas para registrar tanto los activos, pasivos, capital o patrimonio, ingresos, costos y gastos como las

asignaciones, compromisos y ejercicios correspondientes a los programas y partidas de su propio presupuesto.

Los Proyectos de Presupuesto de los organismos descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria y los fideicomisos eran aprobados por la Secretaría de Programación y Presupuesto.

D).- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal nace en el sexenio de José López Portillo ( 1976-1982 ), con fundamento en el artículo 90 de la Carta Magna.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal abrogó a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 23 de diciembre de 1958, y fué publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 e inició su vigencia el 1 de enero de 1977.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal es el instrumento legal con el cual se consiguió una importante simplificación de estructura y determinación de responsabilidades, al mismo tiempo que permitió superar gran parte de duplicaciones que contenía la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

Es importante hacer notar que en la historia del país no se tiene precedente alguno de una reforma que hubiere implantado modificaciones a 17 de 19 Dependencias centrales que recibieron o transfirieron atribuciones.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal consta de 56 artículos y seis transitorios y se divide en tres títulos y estos son:

**Título I**

De la Administración Pública Federal ( artículos 1-9 )

## Título II

De la Administración Pública Centralizada ( artículos 10-44 )

## Título III

De la Administración Pública Paraestatal ( artículos 45-56 )

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal regula las bases de la Organización Administrativa Centralizada la cual esta conformada por las Secretarías de Estado, el Departamento del Distrito Federal y la Procuraduría General de la República. Y por otro lado a la Administración Pública Paraestatal la cual esta integrada por los Organismos Descentralizados, las Empresas de Participación Estatal, las Instituciones Nacionales de Seguros y de Fianzas y los Fideicomisos.

Es importante destacar que la Administración Pública Centralizada depende directamente del Poder Ejecutivo Federal el cual para el mejor cumplimiento de sus atribuciones se auxilia de los Secretarios de Estado, del Procurador General de la República el cual es el consejero jurídico y por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, todos estos funcionarios son nombrados por el Presidente.

Bajo dicha Ley, el Presidente de la República esta facultado para convocar a reuniones de Secretarías y Departamentos Administrativos cuando lo estime conveniente. Asimismo le compete la creación de la Comisión Intersecretarial en la cual participan las Secretarías de Estado, el Departamento del Distrito Federal y

en algunos casos se integran los Organismos de la Administración Paraestatal.

Por otra parte el Presidente de la República tiene la potestad de celebrar Convenios de Coordinación con los Gobiernos de los Estados y de los Municipios a fin de coadyuvar al desarrollo en los Estados de la República Mexicana.

La Administración Pública Paraestatal esta integrada por Organismos Descentralizados los cuales surgen por virtud de una Ley o Decreto del Poder Legislativo o bien por Decreto Presidencial y su característica principal es que poseen personalidad jurídica y patrimonio propio. Las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria y los Fideicomisos constituidos por el Gobierno Federal o Empresas Paraestatales cuya finalidad es auxiliar al Ejecutivo para el cumplimiento de sus atribuciones a fin de propiciar el desarrollo de las áreas prioritarias.

A fin de tener una intervención directa el Poder Ejecutivo Federal en las Entidades de la Administración Pública Paraestatal se agrupan por sectores, en los cuales las Secretarías de Estado serían las cabezas de sector. Esta figura de la Sectorización es una de las innovaciones que se presentaron en dicha Ley.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ha sido reformada en varias ocasiones, en lo que respecta a las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, ya que algunas veces se le ha cambiado de denominación a algunas

Secretarías de Estado o bien se les ha asignado o restringido algunas facultades. De tal suerte que en su origen la presente Ley contemplaba la existencia de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y a continuación se los presentamos:

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de la Defensa Nacional.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Programación y Presupuesto.

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Secretaría de Comercio.

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Secretaría de Educación Pública.

Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Secretaría de la Reforma Agraria.

Secretaría de Turismo.

Departamento de Pesca, y

Departamento del Distrito Federal.

A dichas dependencias la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal les asignó su esfera de acción específicamente sus

atribuciones que les competen.

En base a las reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero y 29 de diciembre de 1982, se establecen 18 Secretarías de Estado, un Departamento que es el Departamento del Distrito Federal y la Procuraduría General de la República. Es importante destacar que subsisten todas las Secretarías de Estado, solo que algunas cambian de denominación, como es el caso de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial que pasó a ser la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal. Por otra parte la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas cambio su connotación por el de Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, el Departamento de Pesca es elevado a rango de Secretaría de Estado y se crea una nueva Secretaría de Estado que es la Secretaría de la Contraloría. Más tarde en el año de 1992 es nuevamente reformada la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en dicha reforma se contempla la fusión de la Secretaría de Programación y Presupuesto con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, subsistiendo esta última, y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología cambio su denominación por el de Secretaría de Desarrollo Social.

E).- FACULTADES Y FUNCIONES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ( SCT )

Para entender la importancia del quehacer hoy en día de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es preciso conocer las diversas Leyes que han regulado a las Dependencias Administrativas que han estado bajo el mando del Poder Ejecutivo Federal. A fin de conocer la evolución que en sus facultades y funciones que a sufrido en sus cien años de existencia la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por otra parte, debemos tener presente que vivimos en un Estado de Derecho, donde todos los actos de autoridad se sustentan en virtud de una Norma Jurídica; por tanto las Facultades y Funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes han estado bien determinadas en nuestro Orden Jurídico.

Ahora bien para determinar las Facultades y Funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es preciso establecer su concepto.

Función es el ejercicio concreto de la competencia o Poder Jurídico de un Organó del Estado.

Poder Jurídico o competencia son las facultades que otorgan a un Organó del Estado las Normas Jurídicas.

De lo anterior podemos concluir que toda función lleva implícito una facultad; y toda facultad, esta intrínsecamente ligada a la



función.

La Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1958 tuvo una vigencia de dieciocho años hasta que es abrogada por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, en donde se determinan las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes destacando la incorporación de funciones relativas a puertos y marina mercante.

Bajo esta Ley las Secretarías de Estado y Departamentos que existieron en principio fueron los siguientes:

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de la Defensa Nacional.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Programación y Presupuesto.

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Secretaría de Comercio.

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Secretaría de Educación Pública.

Secretaría de Turismo.

Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Secretaría de la Reforma Agraria.

Departamento de Pesca.

Departamento del Distrito Federal.

Sin duda alguna que con esta Ley la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es incrementada en el número de sus facultades pues de nueva cuenta le es asignado la administración, construcción y operación de los puertos, la organización y administración de la marina mercante, faros y señalamientos marítimos. Estas facultades le habían sido suprimidas en el año de 1939 cuando el General Lázaro Cárdenas decidió que todas las cuestiones relativas a la mar deberían estar bajo jurisdicción del entonces Departamento de la Marina Nacional, la cual tuvo el control de ellas hasta el año de 1976.

En el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se encuentran plasmadas las Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y son las siguientes:

" I.- Organizar y administrar los servicios de correos en todos sus aspectos;

II.- Administrar los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas, y su enlace con los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros;

III.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telégraficos, sistemas de comunicaciones inalámbricas, estaciones radioexperimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión, comerciales y culturales; así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones;

IV.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas comerciales en la República, y la vigilancia técnica y de funcionamiento y operación;

V.- Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales;

VI.- Otorgar permisos para el uso de aviones particulares;

VII.- Administrar los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos;

VIII.- Organizar trabajos y servicios meteorológicos, de acuerdo con los últimos adelantos científicos, destinados a la información y seguridad de la navegación aérea en la República;

IX.- Construir las vías férreas de carácter federal y otorgar concesiones para el establecimiento y explotación, de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

X.- Administrar los ferrocarriles federales, no encomendados a organismos descentralizados;

XI.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras nacionales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

XII.- Realizar la vigilancia en general y el servicio de policía en las carreteras nacionales;

XIII.- Intervenir en los convenios para la construcción y explotación de puentes internacionales;

XIV.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones;

XV.- Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación; caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal;

XVI.- Determinar los requisitos que deben cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar en servicio; así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas;

XVII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo

objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

XVIII.- Intervenir en la promoción y organización de la marina mercante;

XIX.- Establecer los requisitos que deban satisfacer los mandos y las tripulaciones de las naves mercantes, así como conceder licencias y autorizaciones respectivas;

XX.- Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua;

XXI.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

XXII.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas;

XXIII.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación, para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;

XXIV.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y

reglamentos. "43

Las atribuciones anteriores se sustentan en el marco Jurídico siguiente:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley que crea la Zona Económica Exclusiva, Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Ley Federal de Radio Televisión, Ley General de Bienes Nacionales, Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Reglamento de la Policía Federal de Caminos.

## F).- SECTORIZACION

La Figura Jurídica de la Sectorización surge por primera vez en la vida de la Administración Pública Federal bajo el amparo de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1977, la cual en su artículo 50 hace mención, la facultad del Poder Ejecutivo Federal para el agrupamiento de las Entidades Paraestatales por sectores, a fin de que sus relaciones con el Presidente se realicen a través de las Dependencias Coordinadas de Sector, que bien podría ser una Secretaría de Estado o un Departamento Administrativo. Más adelante la misma Ley disponía que cada cabeza de sector tenía bajo su encargo planear, coordinar, y evaluar la operación de todas las Entidades de la Administración Paraestatal que en su momento lo conformasen.

En los artículos 50 y 51 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se contempla por primera vez dentro del Orden Jurídico de la Administración Pública Federal a la Sectorización y se define como el acto jurídico administrativo mediante el cual el Poder Ejecutivo determina el agrupamiento de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal en sectores, y corresponde a la Secretaría de Estado y Departamentos Administrativos la coordinación de los sectores; asimismo tendría a su cargo el planear, coordinar, y evaluar las operaciones de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal.

Los objetivos de la Sectorización son:

Ordenar por sectores a las Entidades de la Administración Pública Paraestatal.

Elevar la eficiencia de las Entidades a fin de que sean un instrumento básico del Estado como ente rector del desarrollo.

Convertir a las Entidades agrupadas en instrumentos para la implantación de las políticas sustantivas que realizan las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.

Modernizar los sistemas de planeación, programación, presupuesto, control e información y evaluación de la Administración Pública Federal.

El agrupamiento de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal en sectores, se realiza en razón a sus objetivos y actividades y entre las atribuciones y funciones de las Secretarías de Estado que van a desempeñar el cargo de cabeza de sector.

Así tenemos que existen tres categorías sectoriales:

I.- La Primera esta conformada por la Secretaría o Entidades de orientación y apoyo global llamadas globalizadoras y estan integradas por las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de la Contraloría de la Federación.

II.- La Segunda categoría, la integran las Secretarías de Estado y el Departamento del Distrito Federal, a los cuales se les denomina cabeza de sector.

III.- El Tercer nivel lo integran todas las Entidades agrupadas de



los diversos sectores, se les asigna un número variable, siendo en el año de 1982 el sector más numeroso el de Energía Minas e Industria Paraestatal que aglutinaba a 376 Entidades y el de menor la Secretaría de Relaciones Exteriores con 1.

Uno de los propósitos básicos que persigue la Sectorización se sustenta en que las cabezas de sector formule estudios sobre las Entidades Paraestatales a fin de proponer la creación, incorporación, fusión, liquidación y fortalecimiento de éstas.

El 17 de enero de 1977 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el primer Acuerdo de Sectorización. En sus orígenes la Administración Paraestatal quedó agrupada en 17 sectores los cuales estaban conformados de la siguiente forma:

Sector de la Secretaría de Gobernación.

Sector de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Sector de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Sector de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Sector de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

Sector de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Sector de la Secretaría de Comercio.

Sector de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Sector de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Sector de la Secretaría de Educación Pública.

Sector de la Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Sector de la Secretaría de Turismo.

Sector de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Sector del Departamento de Pesca.

Sector del Departamento del Distrito Federal.

Sector de la Secretaría de la Reforma Agraria.

Sector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Ahora trataremos específicamente al Sector Comunicaciones y Transportes. En base a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal a partir de 1977 se integró formalmente el Sector Comunicaciones y Transportes y los principios bajo los cuales se sustenta la Sectorización de este Sector son las que a continuación aludiremos:

Fortalecer la integración nacional con el exterior por medio del desarrollo de los transportes.

Coordinar la política de transportes y comunicaciones acorde al desarrollo regional.

Procurar el desarrollo de los transportes y las comunicaciones.

Fomento a la investigación científica y el desarrollo tecnológico de los transportes y de las comunicaciones.

Integrar y completar los servicios y sistemas de comunicación y elevar el nivel de calidad de operación de las redes ya existentes.

En sus inicios el Sector Comunicaciones y Transportes agrupo a las Entidades Paraestatales tales como: Aeropuertos y Servicios Auxiliares; Caminos y Puentes de Ingresos y Servicios Conexos; Comisión Nacional Coordinadora de Puertos; Ferrocarriles Nacionales

de México, S.A.; Alquiladora de Casas, S.A. de C.V.; Anuncios en Directorios, S.A.; Bienes Inmuebles Sullivan, S.A.; Canalizaciones Mexicanas, S.A.; Directorios Profesionales, S.A.; Editorial Argos, S.A.; Compañía de Teléfonos y Bienes Raíces, S.A.; Construcciones Telefónicas, S.A.; Ferrocarriles de Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V.; Ferrocarriles del Pacífico, S.A. de C.V.; Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V.; Ferrocarriles Sonora-Baja California, S.A. de C.V.; Fincas Coahuila, S.A.; Imprenta Nuevo Mudo, S.A.; Instalaciones y Supervisión, S.A.; Impulsora Mexicana de Telecomunicaciones, S.A.; Inmobiliaria Asociada, S.A.; Ingeniería, Proyectos y Diseños, S.A.; Naviera Multinacional del Caribe; Operadora Mercantil, S.A.; Publicidad Turística, S.A.; Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V.; Re concentraciones Tel, S.A.; Renta de Equipo, S.A.; Reconstrucciones Telefónicas Mexicanas, S.A.; Satélite Latinoamericano, S.A.; Servicios Aéreos Especiales, S.A. de C.V.; Servicios de Coches Dormitorios y Conexos, S.A.; Servicios Especializados de Transportación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A.; Servicios Portuarios de Acapulco, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Francisco I Madero, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Guaymas, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios Coatzacoalcos, Veracruz, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Salina Cruz, Oaxaca, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Lázaro

Cárdenas, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios y Marítimos de Ensenada, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Mazatlán, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Yukalpetén, S.A. de C.V.; Servicios y Supervisión, S.A.; Teléfonos de México, S.A.; Fideicomiso del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios; Fideicomiso para Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; Fideicomiso para Adquisición, Arrendamiento o Transmisión por cualquier otro título de equipo para servicios portuarios; Fideicomiso para la reestructuración y funcionamiento de las Escuelas Náuticas de : Mazatlán, Sinaloa, Tampico, y Veracruz; Fideicomiso para la adquisición, instalación y operación de estaciones emisoras de radio y televisión; Fideicomiso para la adquisición de la totalidad de acciones y Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.

Debido a la política del Gobierno Federal de adelgazar sus injerencias en cuanto a la participación de empresas no rentables, en el año de 1981 se publicó el segundo Acuerdo de Sectorización, en el cual el Sector Comunicaciones y Transportes quedó conformado por cuarenta y dos Empresas de Participación Estatal Mayoritaria, nueve Empresas de Participación Estatal Minoritaria, cuatro Organismos Descentralizados y cuatro Fideicomisos.

A partir del año 1982 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se agrupa en dos sectores:

El Sector Comunicaciones integrado por: Postales eléctricas,

telegráficas y telecomunicaciones.

El Sector Transportes conformado por: Aéreo, marítimo, terrestre, ferroviario y carretero.

Con las reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en el año de 1982 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incremento sus funciones debido a la desaparición de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, por ende se le confirió la facultad de construir, mantener y conservación de carreteras y aeropuertos.

El 19 de mayo de 1983 se expidieron dos Acuerdos Presidenciales, el primero contenía el funcionamiento de las Entidades Paraestatales y sus relaciones con el Ejecutivo Federal y el segundo consagraba la elaboración de programas en materia económica. En el Acuerdo se contemplan las atribuciones que corresponden a las Dependencias Globalizadoras en materia de programación, presupuestación, control y evaluación de la operación y el gasto de las Entidades Paraestatales; asimismo establece el mismo tratamiento a las Coordinadoras de Sector y a las Entidades. Respecto a los órganos de gobierno, se determina que su conformación se debe basar en una estricta corresponsabilidad política, técnica y administrativa, para ello se asignaron las tareas que debían llevar a cabo las Globalizadoras, Coordinadoras de Sector y Entidades. En este Acuerdo se obliga a las Entidades para que establezcan Comités Mixtos de Producción. El segundo Acuerdo contempla la

obligatoriedad de la elaboración y aplicación, sujeta a supervisión sectorial de programas en materia económica.

Por otra parte el Sector Comunicaciones y Transportes ha evolucionado conforme a los requerimientos de las diversas administraciones, de tal suerte que durante el Gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, se reforma el artículo 28 Constitucional, el cual estableció las áreas reservadas de manera exclusiva al Estado Mexicano. Anteriormente se consideraban solamente las siguientes áreas: Emisión de billetes, acuñación de moneda, correos, telégrafos y radiotelegrafía; con la reforma se circunscriben el petróleo, los hidrocarburos, la petroquímica básica, los minerales radioactivos, la generación de energía nuclear, la electricidad y en materia de comunicaciones y transportes, los ferrocarriles y la comunicación vía satélite.

En 1986 la organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conjuntamente con el resto de las demás Dependencias de la Administración Pública Federal experimentó una de las reformas más significativas, una de sus direcciones, la más antigua y que desempeñaba funciones que habían estado a cargo de la Secretaría por casi un siglo se convirtió en un Organismo Descentralizado, nos referimos a la Dirección General de Correos que se convirtió en Servicio Postal Mexicano. En 1989 la Dirección General de Telégrafos Nacionales se transformó en el Organismo Descentralizado Telecomunicaciones de México, Telecom. Actualmente la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes funge como autoridad reguladora y normadora de dichos servicios.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal confiere al sector una responsabilidad de primer orden para la modernización del país, por tal motivo la estructura administrativa y operativa en materia de comunicaciones se ha ido adecuando a los requerimientos nacionales e internacionales.

En 1988 se transfirió la construcción de aeropuertos y vías férreas a los organismos encargados de la prestación de los servicios Aeropuertos y Servicios Auxiliares y a Ferrocarriles Nacionales.

Con la actual política de modernización administrativa del Sector Comunicaciones y Transportes se ha permitido que los órganos centrales o sea las cabezas de sector, asuman exclusivamente la atención de obras esenciales y transfieren todas aquellas que puedan ser susceptibles de realizarse por los organismos del sector o por particulares.

Hoy en día la Secretaría de Comunicaciones y Transportes atiende especialmente aspectos normativos, el ejercicio de la autoridad, la planeación y el control de la evaluación.

Por otra parte las Entidades Públicas se encargan únicamente de los servicios públicos estratégicos y prioritarios. A la iniciativa privada mediante concesión se le ha conferido la función para la prestación de los demás servicios y la participación en la construcción de obras de infraestructura.

Para modernizar al Sector se han desarrollado diversas acciones las cuales se han canalizado al mejoramiento de los servicios e incrementar su productividad mediante la reducción de estructuras, desincorporación de entidades, simplificación, la desregularización, la desconcentración y la descentralización.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes como dependencia normativa y coordinadora del sector esta organizada básicamente con tres áreas sustantivas y una de apoyo administrativo.

La Secretaría cuenta con cuatro direcciones generales adscritas directamente para atender aspectos jurídicos, planeación del sector, comunicación social, la inspección de obras y la seguridad de las personas e instalaciones.

Las áreas sustantivas estan conformadas por la Subsecretaría de Infraestructura, la cual se integra a su vez por tres direcciones generales para atender la construcción, reconstrucción y conservación de la infraestructura para el transporte carretero; la Subsecretaría del Transporte, integrada por seis direcciones generales para atender los programas del transporte aéreo, ferroviario, autotransporte federal y la vigilancia de los caminos de jurisdicción federal, transporte marítimo y medicina preventiva en el transporte. Por último, la Subsecretaría de Comunicación y Desarrollo Tecnológico de la cual dependen tres direcciones generales para atender los programas en materia de regulación de las telecomunicaciones.



El área de apoyo administrativo la constituyen la Oficialía Mayor y cuenta con tres direcciones generales para la administración de los recursos materiales, financieros, humanos para la capacitación y para desarrollar los aspectos de modernización de estructuras y el control y verificación del cumplimiento de los programas y uso de los recursos en el sector.

En el presente, el Sector Comunicaciones y Transportes esta integrado por cinco Organismos Descentralizados, nueve Empresas de Participación Estatal, tres fideicomisos y dos organos Desconcentrados.

Los Organismos Descentralizados son: Aeropuertos y Servicios Auxiliares ( ASA ), Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos ( Capufe ), Ferrocarriles Nacionales de México ( FNM ), Servicio Postal Mexicano ( Sepomex ) y Telecomunicaciones de México ( Telecomm ).

Empresas de Participación Estatal: Servicios Portuarios de Acapulco, S.A.; Servicios Portuarios de Guaymas, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A.; Servicios Portuarios de Mazatlán, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios de Progreso Yukalpetén, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios y Marítimos de Ensenada, S.A. de C.V. y Servicios Marítimos de Quintana Roo, S.A. de C.V..

Organos Desconcentrados: Centros SCT, con un órgano representativo en cada uno de los Estados del territorio nacional; Instituto

Mexicano del Transporte y el Instituto Mexicano de Comunicaciones. La Política de sanear las Finanzas Públicas ha imperado durante los últimos gobiernos, por ende las empresas no rentables han sido vendidas y por lo tanto el Sector Comunicaciones y Transportes ha sido reducido en el número de Empresas de Participación Estatal. Actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con tres Subsecretarías funge como cabeza del Sector Comunicaciones y Transportes integrado por seis Organismos Descentralizados, diversas Empresas de Participación Estatal y Fideicomisos, con autonomía de gestión, patrimonio y régimen jurídico propio, los cuales mantienen una estrecha vinculación de coordinación con la Secretaría a fin de realizar sus acciones y cumplir con los objetivos y metas.

Hoy en día la Política Neoliberal del Salinismo, el Estado Mexicano se abre más hacia la economía de mercado, sin abandonar su papel rector en las comunicaciones y los transportes, como prueba de ello tenemos el Programa de Trabajo 1992, dado a conocer el 20 de enero del mismo año.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 y la Ley General de Vías de Comunicaciones en su artículo octavo, el objetivo del Programa de Trabajo 1992 es el de continuar avanzando en cuanto al mejoramiento de calidad de los servicios de comunicaciones y transportes, así como ampliar su cobertura y por lo tanto elevar su nivel de competitividad.

El Sector Comunicaciones y Transportes realiza grandes inversiones a fin de mantener en óptimas condiciones la infraestructura; adecuar e incrementar el equipo del sector e incorporar tecnologías. Para este cometido se cuenta con la participación de aportaciones pecuniarias por parte del Gobierno Federal, Iniciativa Privada, Gobierno de los Estados de la Federación, así como también créditos provenientes del exterior. Los recursos financieros se han canalizado en el siguiente orden: 42 billones de pesos que conforman el Presupuesto de Ingresos del Sector Comunicaciones y Transportes distribuyéndose en la siguiente forma:

Subsector carretero 13.8 billones.

Subsector Marítimo Portuario 6.4 billones.

Subsector Ferroviario 5.1 billones.

Subsector Comunicaciones 11.0 billones.

Subsector Administración 1 billon.

## CAPITULO IV

ANALISIS ACTUAL DEL SECTOR PORTUARIO DE LA SECRETARIA DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Los cinco regímenes presidenciales que precedieron al de Luis Echeverría Alvarez ( 1970-1976 ), tienen un común denominador que consiste en una conciencia marítima puesto que se avocan a la práctica de diversas políticas de desarrollo portuario en las que además intervienen los gobiernos municipales, estatales y federales.

Bajo el Gobierno de Luis Echeverría Alvarez, se llevaron a cabo importantes reformas jurídicas administrativas en el ámbito portuario, asimismo se realizaron grandes inversiones en las ciudades portuarias.

Al crearse la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos por Acuerdo Presidencial del 26 de diciembre de 1970, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1970, surgen las empresas concesionarias de servicios portuarios de coparticipación estatal para el manejo de la carga. Otra importante reforma es la modificación de la organización de la Secretaría de Marina que trae consigo la erección de la Dirección General de Operación Portuario y el Fideicomiso del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. El Plan de Desarrollo Pesquero concibió la creación de Secundarias Técnicas Pesqueras, Tecnológicas y de Educación Superior, así como

la realización de diversas obras portuarias.

Durante este sexenio se construyeron las terminales pesqueras de Paraje Nuevo en Guaymas, Sonora; Puerto Peñascos, Sonora; San Felipe, Baja California Norte; San Blas, Nayarit; Mazatlán, Sinaloa; Puerto Madero, Chiapas, y el puerto pesquero de Campeche, Campeche. Se iniciaron las ampliaciones de las instalaciones pesqueras portuarias y obras de acuicultura de esteros y lagunas. Por otro lado, la industria naval recibió gran impulso, se reforzaron las instalaciones de Salina Cruz, dotándole de un sincroelevador para embarcaciones de tonelaje menor; en el Puerto de Veracruz hubo ampliaciones, en tanto que en Tampico se reformó el astillero incrementando así su capacidad.

En los puertos comerciales se extendieron bodegas, patios, accesos y se mantuvieron los niveles de dragado. Es menestar destacar que durante este período se construyeron los siguientes puertos; Puerto Madero en Chiapas y Lázaro Cárdenas en Michoacán, ambos clasificados como puertos de altura, San Lucas, Baja California Sur, fué considerado puerto turístico; puertos pesqueros en Campeche, Campeche; puerto peñascos en Sonora, también catalogado como puerto de cabotaje y San Felipe en Baja California Norte, también considerado puerto turístico. Por último, en estos puertos se construyeron once atracaderos de transbordadores y en el puerto de Acapulco se ampliaron bodegas, oficinas y se prolongó el muelle turístico.

Durante el período presidencial de José López Portillo, queda conformada la estructura jurídica administrativa del Sistema Portuario. Se crea la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por consecuencia lógica la Secretaría de Marina tiene como función el resguardar las costas, la zona económica exclusiva y el mar territorial mexicano.

Entraron en vigor los Planes de Desarrollo de las Ciudades Portuarias más importantes del territorio nacional y esto conllevó al logro de las reservas de uso de la tierra, necesarias para el crecimiento portuario.

En el Plan Global de Desarrollo se fincan los Programas de Puertos Comerciales, Industriales, Pesqueros y Turísticos. Respecto al Programa de Puertos Comerciales, se rehabilitaron los muelles en Tampico, Tamaulipas y Coatzacoalcos, Veracruz. En el Puerto de Veracruz, se construyó la primera terminal de contenedores del país y se prolongó a 200 metros el muelle para el manejo de minerales; En los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, se pone en práctica el Plan de Servicio Multimodal Transísmico construyéndose las respectivas terminales de contenedores para atender un puente terrestre entre el Golfo de México y el Océano Pacífico. En el Puerto Industrial de Lázaro Cárdenas, se construyó la instalación para el movimiento de contenedores y la terminal de usos múltiples.

En los puertos de Guaymas, Sonora y Manzanillo en Colima, se llevó a cabo la prolongación de sus muelles, se ampliaron los patios de almacenamiento y se construyeron 160 metros de muelles. En Topolobampo, Sinaloa, se incrementó a 160 metros de muelle de cabotaje, vías de ferrocarril, una bodega de tránsito y diez mil quinientos metros cuadrados de patio. En Tuxpan, Veracruz fueron reparadas las escolleras y se construyó un muelle de carga general. Surge el Programa de Puertos Industriales a fin de contar con puertos profundos en ambos litorales y así hacer posible el arribo de embarcaciones de gran calado. Se terminó la primera fase de Altamira, Tamaulipas, y se continuaron las obras de Lázaro Cárdenas, y para ponerlo en funcionamiento se dragaron 14 metros y se dió principio a las obras básicas en el Ostión, Topolobampo, Tuxpan y en el litoral de Quintana Roo.

El Plan Nacional Pesquero, sustentaba un programa de acciones entre la Secretaría de Pesca y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de realizar diversas obras de dragado, acuacultura y equipamiento. Las obras realizadas fueron: En la zona del litoral del Pacífico se construyó la terminal del Sauzal, la de Manzanillo en el Puerto Interior de San Pedrito, se edificaron muelles en Isla Cedros en Baja California, Puerto Peñascos en Sonora, Puerto Escondido en Oaxaca, hoy día Puerto Vicente Guerrero y una terminal en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa.

En las Costas del Golfo de México, se construyó el Puerto Pesquero

en Laguna Azul ( Isla del Carmen, Campeche ), las unidades pesqueras en Sánchez Magallanes y Frontera en Tabasco, y muelles en Yukalpetén, Yucatán y en Puerto Morelos, Quintana Roo.

Durante la administración del Licenciado Miguel de la Madrid Hurtado, se promovió la expedición de diversas normas jurídicas y las reformas de otras. Al respecto, el Reglamento General de Operación y Administración de los puertos, actualizó las normas de funcionamiento dentro de los recintos portuarios. La reforma al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, modificó la denominación anterior de Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario por la de Dirección General de Puertos. Con dicha reforma se determinó su calidad de autoridad portuaria. Se expidió el Acuerdo Secretarial en el que se amplió la jurisdicción de las Superintendencias, las cuales quedaron facultadas para ejercer sus atribuciones en todas las terminales marítimas dentro de los estados donde se encuentra ubicada su sede; por otra parte se les permitió controlar las actividades portuarias que se realizaron en los litorales mexicanos, razón por la cual el número de superintendencias se elevó a diecinueve.

Se sofisticó el sistema de planeación y estadística portuaria a través de la instalación de equipo de cómputo en todas las superintendencias, lo cual ha permitido conocer día a día el movimiento portuario en cada terminal del país, así como conocer el origen y destino de las mercancías.



A la Dirección General de Puertos le fué asignado el control sobre los servicios públicos concesionados, y fueron incorporados a dicha administración los Programas de Acciones Concertadas, en los cuales se contaba con la participación de empresas de servicios portuarios y la autoridad portuaria.

Al emitirse el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes sus objetivos fueron los siguientes: Incrementar la eficiencia operativa de los puertos; procurar la seguridad de personas y bienes dentro de las terminales marítimas y reducir los costos de transferencia ( transporte marítimo-transporte terretre ).

En los Puertos de Veracruz, Veracruz, Altamira, Tamaulipas, Mazatlán, Sinaloa y Manzanillo. Colima se construyeron terminales marítimas para la importación y exportación de productos a granel de origen agrícola, mineral y fluidos.

Se firmó el acuerdo de concertación para el mejoramiento inmediato del movimiento de contenedores del Puerto de Veracruz. Es importante destacar que ese puerto cuenta con la principal terminal de contenedores del Sistema Portuario Nacional.

Se firmó el Acuerdo de Coordinación de Acciones para el mejoramiento inmediato de las operaciones de los barcos atuneros en el Puerto de Ensenada, ubicado en Baja California Norte. Es de vital importancia este acuerdo, ya que en Ensenada se sitúa la principal terminal de operación de la flota atunera del país.

En la presente administración se ha continuado con el Programa

Nacional de Comunicaciones y Transportes para el Sistema Portuario Nacional.

Por Decreto Presidencial de 27 de marzo de 1989, se crea el organismo desconcentrado Puertos Mexicanos y, fusionándose a este la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Dicho Decreto señala las atribuciones y estructura administrativa del Órgano desconcentrado.

Así tenemos que el ámbito de competencia de Puertos Mexicanos, son los puertos marítimos o fluviales existentes en la República Mexicana y en aquellos lugares que les corresponda acorde a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, los que se encuentre en construcción; las áreas de las costas, riberas de los ríos, lagos, lagunas, esteros, islas de ambos mares en las cuales se realicen actividades marítimas portuarias, aún cuando no hayan sido habilitados.

Corresponderá también al organismo ejercer sus atribuciones en lo concerniente a;

-Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del sistema portuario nacional de acuerdo con las políticas que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

-Establecer las políticas y estrategias operativas que permitan el funcionamiento integral y eficiente de las entidades paraestatales prestadoras de servicios portuarios, auxiliares y conexos, así como la coordinación funcional que se requiera para el desarrollo de los procesos de programación, presupuestación, control, evaluación e información.

- Proponer la delimitación de los recintos portuarios y las reservas territoriales que requieran el desarrollo de los puertos nacionales.
- Construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias, así como realizar las obras conexas y accesorias por sí o a través de las entidades paraestatales encargadas de los servicios portuarios.
- Supervisar que las obras se ejecuten conforme a normas y especificaciones, proyectos, precios y programas aprobados conforme a lo estipulado en los contratos de obra.
- Opinar sobre solicitudes para construir o modificar puertos, obras conexas y accesorias, fijando las normas y especificaciones correspondientes.
- Proyectar, programar y ejecutar, por sí o a través de terceros, los trabajos de dragado en los puertos en operación y las vías generales de comunicación marítimas, fluviales o lacustres.
- Realizar asesorías y desahogar las consultas que en materia de dragado, formulen las dependencias y entidades de los gobiernos; federal, estatales o municipales, para la realización de trabajos de dragado en los litorales y en las vías generales de comunicación marítimas, fluviales y lacustres y supervisar dichos trabajos.
- Intervenir y opinar en el estudio de las normas de construcción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en los precios unitarios.
- Determinar las especificaciones del equipo marítimo y portuario que se proyecte adquirir para la prestación de servicios públicos portuarios y aprobar su adquisición a las empresas que los presten.

-Participar, en coordinación con las unidades administrativas correspondientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la elaboración de especificaciones técnicas de equipo relacionado con la infraestructura para la operación portuaria.

-Llevar el catastro de las instalaciones portuarias.

-Dirigir la prestación de los siguientes servicios públicos portuarios: Fondeo, atraque, desatraque o espera, enmienda, muelleaje, amarre de cabos, vigilancia del sistema contra incendios, cobertizos y defensas contra la intemperie, almacenes, electricidad y agua; avituallamiento, suministro de agua potable y vapor, combustible y lubricantes, comunicación telefónica y de electricidad a bordo y en las áreas de maniobras, servicios de grúas y aparejos.

-Prestar, cuando se requiera los servicios públicos portuarios, incluyendo a los auxiliares y conexos, por sí o a través de terceros autorizados.

-Proponer el establecimiento de administraciones locales portuarias que se requieran para el adecuado cumplimiento de sus fines.

-Administrar las áreas portuarias bajo la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y celebrar contratos sobre su uso y destino en los términos de las leyes aplicables; así como las áreas e instalaciones de las marinas turísticas.

-Coordinar la administración de los programas inmobiliarios conforme a las políticas que determinen las autoridades competentes.

-Asesorar, cuando lo soliciten, a las entidades, sociedades,

organizaciones de trabajadores, y demás, que brinden o utilicen servicios marítimos, portuarios, de transportes, auxiliares o conexos en las vías de comunicación por agua.

-Proponer a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público los derechos y productos por los servicios que preste, con base en los estudios técnicos y económicos que lo justifiquen.

-Coordinar las actividades que realicen las entidades paraestatales concesionarias y permisionarias prestadoras de servicios públicos portuarios.

-Evaluar los estados financieros de las entidades paraestatales prestadoras de servicios públicos portuarios, así como de sus resultados fiscales, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorgue a otras dependencias.

-Promover y coordinar las actividades portuarias a cargo de particulares.

-Llevar los registros del movimiento portuario nacional y efectuar el análisis estadístico y la evaluación operacional de los puertos.

-Aprobar los programas de capacitación del personal portuario, supervisar su cumplimiento y, en su caso, proporcionar la capacitación.

-Participar en los programas de capacitación del personal portuario, supervisar su cumplimiento y, en su caso, proporcionar la capacitación.

-Participar en los organismos internacionales en materia portuaria e

intervenir en las negociaciones de convenios que celebre México con otros países.

-Atender todos aquellos programas que le encomienden expresamente el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "44

En cuanto a su estructura administrativa, habrá un Vocal Ejecutivo que ejercerá facultades, atribuciones y competencias del organismo desconcentrado, y siete Vocalías que deberán avocarse a los ramos de planeación, obras marítimas, de dragado, de operación, de asuntos jurídicos y corporativos, de finanzas y de administración. Estas vocalías tendrán como finalidad garantizar resultados materiales, en los puertos marítimos y fluviales, así como las áreas donde se lleven a cabo actividades marítimo portuarias.

Por Acuerdo del 17 de julio de 1989, se crean las Delegaciones en todos los puertos del país, confiriéndoles competencias y atribuciones, con el objeto de detectar y resolver problemas sobre la operación de los puertos, coordinar acciones con las diversas unidades de Puertos Mexicanos y con otras dependencias gubernamentales.

Se pone en funcionamiento el Puerto Comercial Pichilingüe en Baja California Sur.

44 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Inducción a los Puertos Mexicanos. Editorial: Puertos Mexicanos ( Vocalía de Operación y Gerencia de Capacitación ), México, 1988. pp.47-49

En 1989 México logra su incursión como miembro del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico ( PBECC ). Puerto Madero se reabrió a la navegación marítima.

En 1990 se puso nuevamente en funcionamiento el puerto El Sauzal.

En 1991 el Puerto de Veracruz fué requizado y por tanto es otorgada la concesión de sus operaciones a la iniciativa privada y es así como Veracruz se convierte en el primer puerto operado por la iniciativa privada.

En 1991 México organizó la 24a. Reunión General Internacional celebrada en la Ciudad de Guadalajara durante el mes de mayo, en dicha reunión se permitió revisar y fortalecer los principios del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico.

México se adhiere a la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico.

Y es en 1992, cuando se anuncia la privatización de los servicios del sistema portuario nacional.

## A).- DIRECCION GENERAL DE OPERACION PORTUARIA

De acuerdo a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 1958 y a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 47 y 48 le competía a la Secretaría de Marina, la administración y operación de los puertos sujetos al régimen de administración estatal. Sin embargo existían diversas dependencias, organismos, usuarios y prestadores de servicios que tenían ingerencia en la actividad de los puertos marítimos, además se tenía una ausencia de una autoridad portuaria que interviniera en la operación y administración de los puertos.

En virtud de lo anterior el 7 de abril de 1972, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto que modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, con el objeto de determinar el ámbito de acción de cada una de sus dependencias y la forma en que deberían suplirse las ausencias de su titular. Por otro lado era necesario operar y administrar eficientemente los puertos del país con el propósito de contar con una excelente potencialidad marítima. Además, la administración y operación portuaria debería ser realizada acorde a las características particulares de cada puerto; y es así como mediante el Decreto anteriormente aludido, surge la Dirección General de Operación Portuaria a la cual se le asignó el cargo de autoridad portuaria en la cuestiones relativas a operación y administración en los puertos marítimos.



En 1976 se promulga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Dirección General de Operación Portuaria pasó a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Reglamento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que data de fecha 29 de marzo de 1983 se ampliaron sus funciones, facultades y responsabilidades, así como también se modificó su nombre de Dirección General de Operación Portuaria a Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

Por Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de octubre de 1987, se modificó el artículo segundo del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la parte relativa a las Direcciones Generales que la conformaban, de igual manera se reformaron los artículos 28 en su párrafo inicial y la fracción VIII del propio precepto y el artículo 31 y se derogo el artículo 32. Con dichas reformas la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario cambia de nombre una vez más y pasa a ser Dirección General de Puertos. Es importante determinar que sus atribuciones continuaron siendo las mismas que le correspondían a la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

En el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de fecha 17 de noviembre de 1989 cambia de nomenclatura y le son asignadas nuevas funciones. Y su denominación actual es Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Las facultades que en sus orígenes le fueron asignadas a la Dirección General de Operación Portuaria:

" ARTICULO 6.- Compete a la Dirección General de Operación Portuaria:

I.- Ejercer las funciones encomendadas a la Secretaría de Marina en la operación y administración portuarias.

II.- Operar las instalaciones portuarias de uso público, propiedad de la Nación.

III.- Estudiar los sistemas de operación y aplicar los adecuados a las características de cada uno de los puertos.

IV.- Regular el tráfico marítimo, asignar el uso de instalaciones y coordinar los medios de transporte en los recintos portuarios, de acuerdo con las necesidades derivadas del funcionamiento de los puertos.

V.- Representar a la Secretaría de Marina en los puertos, ante autoridades y organismos públicos y privados en las cuestiones relativas a la operación y administración portuarias.

VI.- Opinar sobre las solicitudes de permisos y concesiones para la prestación de servicios portuarios.

VII.- Coadyuvar en la vigilancia del cumplimiento de las condiciones previstas en dichos permisos y concesiones.

VIII.- Proponer las obras e instalaciones complementaria que requieran los puertos en operación, estudiar sus necesidades y sugerir las medidas conducentes para satisfacerlas e incrementar el tráfico.

IX.- Estudiar y proponer cuotas por derechos de puerto y ejercer las facultades que le corresponden a la Secretaría de Marina en materia de tarifas, por cuanto a los servicios portuarios.

XI.- Llevar registros del movimiento portuario; y

XII.- Las demás que le asigne el Secretario del Ramo."<sup>45</sup>

Actualmente la Dirección General de Puertos y Marina Mercante se avoca a las siguientes cuestiones:

" ARTICULO 20.- Corresponde a la Dirección General de Puertos y Marina Mercante:

I.- Participar y proponer las políticas y programas en materia de transporte marítimo y puertos y ejercer la autoridad marítimo portuaria.

II.- Regular, promover, organizar y controlar la marina mercante mexicana, las comunicaciones y transportes por agua, así como las reservas de carga, en los términos de la legislación aplicable.

III.- Promover la coordinación con otros modos de transporte para conformar un sistema integral.

IV.- Proponer esquemas directores para el desarrollo de la infraestructura portuaria; fijar normas de operación y construcción en los puertos e instalaciones marítimas de conformidad con las necesidades que se deban satisfacer en materia de transporte marítimo así como aprobar la reglamentación y lineamientos correspondientes a

<sup>45</sup> Diario Oficial de la Federación, 7 de abril, 1972.

la administración portuaria.

V.- Tramitar las solicitudes de concesión y otorgamiento de concesiones para la prestación de servicios públicos de transporte marítimo y portuario, las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba y en general todas aquéllas que auxilien y complementen el transporte marítimo.

VI.- Tramitar y autorizar la prestación de servicios de navegación, funcionamiento de agencias consignatarias y representantes de navieros.

VII.- Tramitar, autorizar y controlar la suprema patente de navegación, los abanderamientos, traslados de dominio, cambio de matrícula, cambio de nombre, dimisión de bandera y baja de embarcaciones, expedientes de registro y matrícula y cambio de tráfico de pasaje de carga o mixto.

VIII.- Resolver sobre amarres temporales, desquace y abandono de embarcaciones.

IX.- Tramitar concesiones y otorgar permisos y autorizaciones para la ocupación de áreas, construcción de obras e instalaciones y el uso de bienes de dominio marítimo de la nación relacionados con la vía de comunicación por agua o en los puertos.

X.- Aprobar los proyectos de bases constitutivas a sociedades que pretendan explotar bienes de dominio marítimo de la nación así como sus modificaciones.

XI.- Estudiar y Sancionar los planos y demás documentación

relacionada con la construcción de obras marítimas portuarias; así como llevar el catastro de las instalaciones portuarias marítimas, fluviales y lacustres.

XII.- Vigilar el cumplimiento de las condiciones que establezcan las concesiones, permisos y autorizaciones y tramitar, en su caso, su modificación, caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

XIII.- Deslindar los recintos portuarios, reservas territoriales y las zonas federales marítimo terrestres relacionadas con la vía de comunicación por agua y llevar el catastro de las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con esta vía y sus servicios auxiliares y conexos.

XIV.- Expedir, controlar, renovar, suspender y cancelar en su caso, los títulos, licencias y documentación que acredite la aptitud del personal de la marina mercante y del personal portuario que interviene directamente en la operación de vehículos y maniobras previo los exámenes correspondientes.

XV.- Promover, autorizar, controlar y proporcionar cursos de formación y capacitación a los oficiales, personal subalterno así como la tripulación de embarcaciones de recreo y personal relacionado con las autoridades portuarias.

XVI.- Programar, construir, operar y controlar el señalamiento y las ayudas a la navegación, así como establecer, operar y regular la organización y control del tráfico marítimo y portuario y de radio ayuda a la navegación; elaborar cuadros y demás documentos para

auxilio y seguridad a los navegantes, así como coordinar con las unidades que correspondan la elaboración de portulanos.

XVII.- Otorgar la señal definitiva de llamada a las embarcaciones mexicanas que lleven a cabo tráfico de altura, cabotaje y pesca conforme a la legislación marítima, en coordinación con la unidad marítima responsable.

XVIII.- Llevar, organizar y controlar el registro público marítimo nacional y el Padrón de Abanderamiento Mexicano; así como las estadísticas de la marina mercante nacional y, los registros del movimiento portuario nacional.

XIX.- Establecer, organizar y administrar las Casas del Marino.

XX.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objetivo sea la prestación de servicios marítimos portuarios.

XXI.- Proponer y tramitar, en coordinación con las áreas responsables las cuotas por derechos portuarios y servicios marítimos; así como de las prestaciones y contraprestaciones en las concesiones, permisos y autorizaciones que otorgue la Secretaría en relación con la vía de comunicación por agua y los correspondientes al Registro Público Marítimo Nacional.

XXII.- Efectuar inspecciones técnicas a las embarcaciones nacionales y de importación que se adquirieran para los servicios de la Marina Mercante, su construcción, modificación o reparación, incluyendo la revisión y aprobación de planos y expedición de los

certificados correspondientes.

XXIII.- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en materia de navegación, aplicando en su caso las sanciones que procedan; así como ayudar a la conservación de los aspectos ecológicos en el ambiente marítimo.

XXIV.- Establecer esquemas de supervisión de operaciones en las terminales públicas y privadas, elaborar los registros de accidentes laborales y rendimientos operacionales.

XXV.- Conocer de las infracciones a la legislación marítima mexicana y apereibir, imponer, reducir y cancelar las sanciones correspondientes, así como efectuar notificaciones.

XXVI.- Ejercer el secretariado técnico de la Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos; participar y coordinar la participación en los organismos internacionales de transporte marítimo y puertos; en las negociaciones de convenios en materia que celebre México; así como llevar el control de su aplicación y proponer en su caso, los proyectos de resolución que correspondan.

XXVII.- Regular, dirigir y coordinar la actividad de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones.

XXVIII.- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad e higiene para el trabajo marítimo portuario. "46

**B).- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS**

Durante la campaña presidencial de Luis Echeverría Alvarez, se percató de la problemática que prevalecía en los puertos, sobre todo en lo referente a el servicio público de maniobras y actividades conexas.

Ya como Presidente electo, reunió a los principales miembros de los sectores involucrados tales como los trabajadores, autoridades y usuarios de los servicios, a fin de examinar todas aquellas situaciones que impedían la operación y servicio eficiente en las terminales marítimas.

Después de múltiples reuniones se concluyó que la verdadera problemática era la falta de coordinación en la actividad portuaria. Como resultado de dichas reuniones por Decreto Presidencial del 26 de diciembre de 1970, publicado en el Diario Oficial de la Federación, se emitió la Ley que creó a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Dicha Ley determinó su objetivo, integración y estableció las bases para su estructura administrativa y sus funciones.

En cuanto a su objetivo, la Comisión tuvo a su cargo coordinar:

— En los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicio marítimos portuarios; coordinar los medios de transporte que operen en ellos, los servicios principales auxiliares y conexas de las vías de comunicación.



En los puertos ejercer las atribuciones que le correspondían a las dependencias del Ejecutivo Federal en las materias anteriormente aludidas y en cuanto a los bienes de dominio marítimo. En sus orígenes la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos estaba integrada por un representante de la Secretaría de la Presidencia, que era el Secretario del ramo, él cual desempeñaba el cargo de Presidente de la Comisión; por los subsecretarios de la Secretaría de Agricultura y Ganadería, Comunicaciones y Transportes, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Industria y Comercio, Marina, Patrimonio Nacional, Salubridad y Asistencia, Trabajo y Previsión Social. Además contaría con la participación del Secretario General del Departamento de Turismo, y de un representante de los organismos públicos como: Instituto Mexicano del Comercio Exterior, Petróleos Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Almacenes Nacionales de Depósitos, Compañía Nacional de Subsistencias Populares y Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos.

También conformaba parte de la Comisión, cuatro representantes designados por las organizaciones de trabajadores portuarios y un representante de cada una de las agrupaciones siguientes: Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Confederación de Agentes Aduanales de la República Mexicana, Empresas Autorizadas de Autotransporte del Servicio Público Federal, Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, y el Consejo

Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior, Navieras Nacionales de Altura, Navieros de Cabotaje, Consignatarios de Buques, y por un representante de la Confederación Nacional de Cooperativas.

Cada miembro de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos tendría derecho de voz y voto con un suplente.

Por otra parte para dar cumplimiento a los acuerdos y resoluciones emitidos por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos tendría un Vocal Coordinador Ejecutivo y un Vocal Secretario, ambos nombrados por el Presidente de la República.

El Vocal Coordinador Ejecutivo era el Delegado de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y el Vocal Secretario era su auxiliar y lo substituiría en sus ausencias. El Vocal Coordinador Ejecutivo tenía voz pero no voto.

La Comisión sesionaría con la asistencia de su Presidente, y además deberían de asistir el 50% de los representantes de las dependencias del Poder Ejecutivo y el Vocal Coordinador Ejecutivo. Para que procediera una resolución se tendría que emitir mayoría de votos de los miembros presentes y el Presidente de la Comisión tenía voto de calidad.

La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos ejercía sus funciones por medio de los Delegados Coordinadores, los cuales eran nombrados por dicho organismo y dependían directamente del Vocal Coordinador Ejecutivo, el cual tenía la facultad de nombrar en caso de falta

temporal, al suplente de los Delegados Coordinadores.

Los Delegados Coordinadores de cada Puerto eran auxiliados por una Junta Coordinadora y por la Junta Consultiva. La Junta Coordinadora estaba conformada por un representante de cada una de las diversas dependencias del Ejecutivo que formaban parte de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, y sus funciones fueron las de estudiar y proponer óptimas formas de coordinación en cada puerto con la finalidad de resolver los problemas que imperaban en el transporte, tráfico, manejo aduanal, entrada y salida de personas al país, sanidad, cuarentena, turismo y demás atribuciones asignadas. La Junta Coordinadora funcionaba bajo los siguientes lineamientos: Estaría presidida por el Delegado Coordinador de Puertos; debería reunirse por lo menos una vez al mes y se regiría por el Reglamento Interior de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

En cuanto a la Comisión Consultiva, estaba integrada por los representantes de los organismos descentralizados, empresas de participación estatal, trabajadores, concesionarios, permisionarios, usuarios y demás sectores vinculados a la actividad portuaria.

Su función consistía en opinar y sugerir medidas para el desarrollo, operación y funcionamiento de cada puerto.

La Comisión Consultiva, se regía bajo las bases siguientes: Estaría presidida por el Delegado Coordinador del Puerto; se reuniría una vez al mes con la participación del pleno o a través de sus

comités; a sus sesiones concurrirían todas las personas que acreditaran un interés legítimo, previa solicitud al Delegado Coordinador, en la cual tenía que expresar sus propuestas; el número de sus miembros dependía de las características de cada puerto; en sus sesiones se levantaba el acta correspondiente y su marco jurídico era el reglamento interior de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Para 1976, existían en los litorales de la República Mexicana, diez Delegaciones Coordinadoras y estaban situadas en Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Salina Cruz, Acapulco, Puerto Madero, Puerto Progreso, Coatzacoalcos, Veracruz y Tampico. La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos durante sus dieciocho años de existencia ( 1970-1988 ), conservó su estructura administrativa originaria, sólo varío en cuanto a los miembros que integraban a cada organismo; asimismo se crearon nuevos órganos auxiliares como fué el Comité Técnico.

Por lo anteriormente expuesto, es importante señalar las principales funciones de los diversos órganos y dependencias de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos: Asamblea, le competía conocer, estudiar y analizar todas aquellos asuntos y problemas presentados por el Presidente, Vocal Coordinador Ejecutivo o por cualquier otro de sus miembros. Acordar, resolver, recomendar y sugerir los procedimientos y formas idóneas para su solución. Presidente de la Comisión, tenía la facultad de convocar, presidir y dirigir los trabajos de la Asamblea; emitía propuestas, sugerencias,

recomendaciones sobre los asuntos sometidos a su consideración; determinaba los lineamientos y políticas generales respecto al funcionamiento y operación de la Comisión; instruir al Vocal Coordinador Ejecutivo en cuanto al funcionamiento y operación de la Comisión.

Vocal Coordinador Ejecutivo, tenía a su cargo hacer cumplir las resoluciones de la Asamblea; acordaba con el Presidente de la Comisión; designaba a los Delegados suplentes de los Coordinadores; presentaba ante la Asamblea el Programa Anual de Trabajo, el Informe Anual de la Vocalía y el Proyecto de Egresos; tenía a su cargo la representación y actividad de la Comisión ante autoridades, organismos internacionales y nacionales y demás personalidades, y designaba al personal técnico y administrativo.

Vocal Secretario, era el Secretario de la Comisión y por ende fungía como tal ante la Asamblea; auxiliaba al Vocal Coordinador Ejecutivo en sus funciones y lo suplía en sus ausencias; proponía el personal técnico y administrativo; organizaba, dirigía y vigilaba las labores de la comunicación y recababa la información necesaria para la elaboración de trabajos. Tuvo a su cargo las siguientes direcciones: Dirección de Análisis de Servicios Portuarios: Coordinar con las dependencias del Sector Público y los organismos interesados las alternativas de solución integral de los diversos problemas operacionales que afrontaba la organización de las empresas portuarias; estudiar sistemas de operación, administración y a su

vez recomendar los de mayor eficacia para los servicios portuarios y coordinar las necesidades de las Empresas de Servicios Portuarios ante el Comité Técnico del Fideicomiso de Equipo Portuario; realizar los estudios tendientes para la modificación tarifaria; analizar las condiciones de costo de los servicios a fin de proponer las modificaciones; realizar los estudios tendientes para el mejoramiento de las instalaciones y racionalización de actividades; llevar el registro estadístico del movimiento de mercancías, del uso de instalación y de las áreas financiera, económica y contable. Dirección de Administración, estaba a su cargo la administración de los recursos humanos, económicos y materiales de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos; coordinar las actividades de los Departamentos de Contabilidad, Control Presupuestal, Personal, Correspondencia y Archivo, Caja y Servicios Generales; coordinar los trabajos de la Unidad de Organización y Métodos y realizar la capacitación del personal.

Dirección de Promoción Portuaria: Estaba a su cargo el Plan Nacional de Promoción Portuaria y determinar la estrategia para su realización, ejecución y evaluación de resultados; dictar las políticas para la realización de planes regionales y locales de promoción a cargo de las Delegaciones Coordinadoras, Empresas de Servicios Portuarios y Delegaciones Promotoras; planear, programar, organizar y ejecutar eventos de promoción a nivel nacional y en el exterior.

Dirección de Delegaciones Coordinadoras, estaba facultada para informar al Vocal Coordinador Ejecutivo del funcionamiento y actividades de las Delegaciones, fundamentalmente de la celebración de las reuniones de Juntas Coordinadoras y Comisiones Consultivas; recibir, tramitar, gestionar y obtener resoluciones de los asuntos que las Delegaciones proponían ante las dependencias y organismos, así como mantener a los Delegados informados sobre los avances logrados, y ser responsable del Programa Anual de Actividades de las Delegaciones Coordinadoras.

En cuanto a su estructura la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, como ya quedó anteriormente señalado, se conformó en sus inicios en una Asamblea General, que fué el órgano máximo, presidida por el Secretario de la Presidencia, de quien dependió el Vocal Coordinador Ejecutivo; y de éste dependían las Direcciones y Delegaciones Coordinadoras en cada uno de los puertos, manteniendo una estrecha vinculación con el Fideicomiso para Equipo Marítimo y Portuario. Para el cumplimiento de sus funciones estuvo auxiliado por un Vocal Secretario del cual dependieron la Dirección de Análisis de Servicios Portuarios; la Subdirección de Tarifas, Estadística, Sistemas, y una línea de comunicación con la gerencia de Empresas de Servicios Portuarios.

Dirección de Promoción Portuaria, con Delegaciones Promotoras en Monterrey, Hermosillo, Guadalajara, Valle de México, Tuxpan, Campeche y Mérida, tuvo a su cargo las secciones de Publicaciones de

Revistas y de Exposiciones.

Dirección de Administración, contaba con cuatro secciones: Personal, Presupuesto y Contabilidad, Archivo y Servicios Generales.

Dirección de Programación y Desarrollo Portuario con dos secciones: Estudio y Centro de Capacitación Didáctico.

Dirección de Delegaciones Coordinadoras

Departamento Jurídico.

Durante el Período Presidencial de José López Portillo ( 1970-1982 ), se realiza dentro de su Programa de Gobierno la Reforma Administrativa cuyo objetivo era Organizar al Gobierno para Organizar el país; adoptar la programación como instrumento fundamental del Gobierno; Contribuir al fortalecimiento de la Organización Política y del Federalismo y hacer más eficiente a la administración para fortalecer las instituciones consagradas en la Constitución.

Trás la vigencia de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se crea la figura de la sectorización; razón por la cual las cuestiones relativas al ámbito marítimo-portuario se aglutinaron en el Sector Transportes ( Secretaría de Comunicaciones y Transportes ), y creándose la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante que aglutinó a las áreas de Obras Marítimas, Dragado, Señalamiento Marítimo, Marina Mercante y Operación Portuaria. Asimismo se incorporaron las Empresas de Servicios Portuarios, el Fideicomiso para Adquisición de Equipo Marítimo y Portuario, el



Servicio de Transbordadores, el Servicio Multimodal Transistmico, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la Coordinación General del Programa de Puertos Industriales, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, la Comisión Nacional de Marina Mercante y las Escuelas Náuticas Mercantes.

Con la implementación de la Reforma Administrativa, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos vió incrementadas sus labores al quedar estructurado el Sector Comunicaciones y Transportes, siendo sus actividades de coordinación y de proyección del sistema portuario.

Durante este período subsisten sus objetivos originales y su estructura administrativa se modifica. Su máxima autoridad continúa siendo la Asamblea Nacional, la cual estaba presidida por el Secretario de Comunicaciones y Transportes. Para dar cumplimiento a las resoluciones y acuerdos emitidos por la Asamblea Nacional, subsiste la figura del Vocal Coordinador Ejecutivo, el cual era asistido por un Vocal Secretario y dependiendo de éste la Dirección de Análisis de Administración, Dirección de Programación y Desarrollo, Dirección de Delegaciones Coordinadoras, el Centro de Capacitación para el Trabajador Portuario y la Unidad de Información y Estadística.

Por otra parte las funciones de la Comisión siguen siendo ejercidas por el Delegado Coordinador el cual a su vez es asistido por la Junta Coordinadora y por la Comisión Consultiva.

Durante este período se crea el Comité Ejecutivo, el cual era un órgano auxiliar de análisis y resolución de todos los problemas que por sus características singulares requerían de una rápida y eficiente tramitación. Este órgano estaba conformado por dos representantes del Sector Laboral, cinco representantes de los usuarios ( Agentes Consignatarios de Buques, Armadores de Altura y Cabotaje, Aduanales, Cámara Nacional de la Industria de la transformación ), un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ( Subsecretario de Puertos y Marina Mercante ), y el Vocal Coordinador Ejecutivo de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. La Presidencia y la Secretaría del Comité Ejecutivo eran desempeñadas por estos dos últimos representantes.

Para poder comprender el ámbito de acción en el cual la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos realizó la importantísima labor de coordinación dentro del Sistema Portuario, haremos referencia a los servicios marítimos portuarios tal y como los consagra nuestra legislación así como también de las actividades conexas.

De acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo son servicios marítimos aquellos que " auxilian y protegen y preserven de contingencias adversas las vidas y los bienes en la aventura de mar. "47

Los servicios portuarios son aquellos que prestan a bordo, en

47 Ley de Navegación y Comercio Marítimo, México, 1988, p.6

las dársenas o fondeaderos, los canales navegables cuando se trate de aguas interiores, los lagos y lagunas navegables; la zona marítimo terrestre; las riberas y las zonas federales contiguas a los cauces de las corrientes, a los vasos o depósitos de propiedad nacional; los terrenos ganados al mar o a los esteros; y en las construcciones e instalaciones portuarias, a fin de asegurar a los buques durante su estadía, la facilitación para maniobras y aprovisionamiento.

La clasificación que consagra la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de los servicios marítimos que auxilien y protejan las vidas de contingencias adversas en la aventura de mar son:

\_ De visitas iniciales, periódicas y extraordinarias a los buques.

Las visitas iniciales son aquellas que consisten en la inspección sobre las condiciones técnicas de construcción de las naves.

Las visitas periódicas y extraordinarias se realizan cuando el buque arribe al Puerto Mexicano, siempre y cuando se descubra un defecto o suceda un accidente que afecte la seguridad del buque, la eficacia o integridad de los aparatos de salvamento y otros elementos de armamento.

\_ De inspección de los botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, se realizará de tal manera que aseguren a los botes una gran estabilidad con mar gruesa y en franco bordo en cuanto a chalecos y salvavidas las embarcaciones deberán tener el número suficiente y estar en lugar visible y accesible.

\_ De transporte por agua de personas en caso de emergencia, este

servicio comprende el establecimiento, utilización y sostenimiento de las instalaciones de seguridad marítima atendiendo al tráfico marítimo y los peligros de la navegación. También se deberán suministrar los medios idóneos para localizar y salvar a las personas.

\_ De señales de socorro y salvamento de buques, los buques deben de contar con medios eficaces para hacer señales de socorro o salvamento día y noche.

\_ De radiotelegrafía y radiotelefonía, la Ley impone como obligación a los buques de pasajeros y que los de carga de tonelaje bruto superior a las 1, 600 toneladas deben contar con una estación radiotelegráfica y los buques cuya carga de tonelaje bruto sea menor a las 1, 600 y mayor de 300 que no cuente este con el servicio, deberán de contar con una estación radiofónica.

\_ Meteorológico, los buques deberán observar todas las medidas necesarias para los exámenes de los reportes de difusión e intercambio a fin de ayudar a la navegación.

\_ De alumbrado de emergencia.

\_ De detección, extinción de incendio y equipo de bomberos.

\_ De sanidad a bordo.

\_ De detección, en aquellos que sean considerados como tales por disposición de la Ley o en virtud de un tratado, en el cual México sea parte signataria.

Son servicios marítimos que preservan los bienes de contingencias

adversas en la aventura de mar;

\_ Todos los servicios que se realicen en función del buque.

\_ De aseguramiento de la carga, este servicio consiste en revisar el plan de estiba de un buque y determinar las características principales de las instalaciones con objeto de asegurar su estabilidad.

\_ De embalaje, marcas y etiquetas en el transporte de mercancías peligrosas.

Cuando se realice esta transportación el embarque deberá acompañarse de un certificado de autoridad marítima o declaración ante la misma de que el cargamento ha sido embalado y marcado satisfactoriamente por parte del embarcador o el expedidor con las etiquetas.

\_ De tanques lastre de agua o doble fondo, estos son utilizados para la transportación de graneles.

\_ Y los que establezcan las leyes mexicanas y los Tratados en que México sea parte.

Son servicios portuarios a bordo para seguridad de los buques durante su estadía:

\_ De cubierta.

\_ De máquinas de embarcaciones.

\_ Para fijar las líneas máximas de carga.

\_ Para practicar el arqueo.

\_ De equipo, cadenas e implementos del buque.

Servicios portuarios en dársenas y fondeaderos:

\_ Servicio de lanchas para pilotos del puerto, es aquel que se realiza al conducir al práctico o piloto de puerto hasta el costado del barco para abordarlo o bién al retornarlo a tierra.

\_ De lanchas al servicio de buque, es aquel que se realiza al conducir a la tripulación o a los usuarios distintos de los pilotos de puerto hacia un costado de la embarcación para abordarlo o retornar a tierra, mediante lanchas propias del barco o las del servicio público.

\_ El pilotaje, consiste en la utilización obligatoria u opcional por parte del capitán del buque, del piloto de puerto dependiente de la Secretaría de Marina a fin de realizar la maniobra de entrada o salida del puerto.

\_ Remolque, comprende las maniobras de remolque de embarcaciones a flote y remolque de embarcaciones seminundidas, dragas diques, balsas, restos de navío o cualquier otro vehículo utilizado en el transporte por agua.

\_ El fondeo, atraque, desatraque o espera.

\_ Enmienda, se realiza al tomar un buque con objeto de conducirlo a otro fondeadero muelle o a distinto tramo del mismo, siempre y cuando se requiera llevar o largar amarras.

El fondeo, atraque, desatraque, espera y enmienda son maniobras complementarias del servicio de pilotaje.

\_ Amarre temporal, es aquel que se realiza a las embarcaciones que se

encuentran en el puerto sin tripulación a bordo y no realizan operación alguna. El amarre temporal tendrá lugar cuando no se perjudiquen los servicios portuarios o la prestación de los servicios públicos. Este se hará en el lugar designado por la autoridad marítima.

\_ El muellaje, consiste en poner a disposición de quienes participan en el tráfico marítimo, las instalaciones correspondientes para carga, descarga y, cuando sea necesario se introducirán los dispositivos instalados especialmente para las maniobras portuarias.

\_ Amarre de cabos, es aquel que se realiza al arribar o zarpar los buques del puerto y consiste en anclar las embarcación o la leva de anclas.

\_ Señales marítimas y balizamiento.

Los servicios portuarios en las construcciones e instalaciones del puerto:

\_ De limpieza del recinto portuario, consiste en eliminar de éste los desechos emitidos por los usuarios, concesionarios y permisionarios.

\_ De vigilancia del sistema contra incendio comprende la revisión permanente por parte de la autoridad marítima de los dispositivos y equipos para extinción de siniestros, la autoridad marítima proporciona el servicio de bomberos.

\_ De cobertizos y defensas contra la intemperie.

\_ De almacenes, electricidad y agua.

\_ Y demás que determine la Ley.

Son servicios portuarios para el manejo de cargamento, las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo y todas aquellas que auxilien y complementen el comercio marítimo y el transporte por agua siempre y cuando se realicen dentro de los recintos portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal encomendadas a la autoridad marítima.

Es importante destacar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo determina a los servicios portuarios y a los servicios marítimos.

Al respecto la Ley de Vías Generales de Comunicación consagra a los servicios portuarios para el manejo de cargamento y les asigna el nombre de actividades conexas.

Se agrupan dentro de los servicios portuarios para atender el aprovisionamiento del buque:

- \_ Avituallamiento
- \_ Suministro de agua potable y vapor.
- \_ Combustibles y Lubricantes.
- \_ Comunicación telefónica a bordo y de electricidad a bordo y en las áreas de maniobra.
- \_ Servicio de grúas y aparejos.



C).- FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS

La República Mexicana cuenta con 10, 000 kilómetros de litorales y con el 80% de sus recursos naturales debajo de los 500 metros sobre el nivel del mar.

Actualmente contamos con una población mayor a los 85 millones de habitantes y de los cuales más del 50% se concentra en las zonas urbanas, razón por la cual las últimas administraciones gubernamentales han intentado corregir la distribución de la población a través de la descentralización industrial del país, ejemplo de ello son los parques industriales.

En 1975, surge el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, constituyendo uno de los primeros intentos del Gobierno de la República para la descentralización de las actividades económicas del país.

El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, es un fideicomiso del Gobierno Federal sectorizado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y cuyos objetivos son: Planear, programar, proyectar y construir aquellas obras de infraestructura y de equipamiento y demás que sean necesarias en los Desarrollos Portuarios. Realizar la promoción a los desarrollos portuarios por medio de mecanismos de difusión, orientación y estudios de factibilidad industrial o turística que fomenten la inversión en puertos industriales y en los desarrollos náuticos-inmobiliarios.

En vinculación con los usuarios y las autoridades competentes, administraría, operaría, explotaría, y conservaría las obras de infraestructura, equipamiento y los servicios conexos. Promovería, asignaría, y celebraría los contratos de compra venta o renta de las superficies de terrenos industriales o turísticos portuarios. En coordinación con las dependencias de la Administración Pública Centralizada, las Entidades Paraestatales, autoridades de los Gobiernos Estatales y Municipales, llevaría a cabo acciones tendientes para la construcción de Parques Industriales, en los puertos pesqueros e industriales y de las marinas y puertos de abrigo y ejercer por cuenta propia o por terceros, todas aquellas operaciones que requieran para el cometido.

En consecuencia promovería el desarrollo de los litorales a través de tres vertientes:

- \_ Creación de Parques Industriales en los Puertos Pesqueros.
- \_ Creación de Puertos Industriales.
- \_ Creación de Marinas y Puertos de Abrigo.

Por Decreto Presidencial del 28 de mayo de 1975, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo del mismo año, se autorizó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que en su calidad de fideicomitente único del Gobierno Federal, constituyera el Fideicomiso denominado Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. En el se le facultó la designación de la Institución Nacional de Crédito que fungiría como fiduciaria y que sería el Banco Nacional de

Obras y Servicios Públicos, S.A.. Años más tarde por Acuerdo Presidencial ( Diario Oficial de la Federación, 6 de octubre de 1983 ) se estableció la sustitución de institución fiduciaria que sería el Banco Nacional Pesquero Portuario, S.A.

El patrimonio del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios quedó conformado por las aportaciones que el Gobierno Federal realizara a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; por las obras efectuadas por la Secretaría de Marina y la Secretaría de Obras Públicas; por los porcentajes que en un principio le correspondían al Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios en virtud de los fideicomisos: Desarrollo Portuario de Puerto Peñasco, Sonora; puerto Vallarta, Jalisco; el Sábalo en Mazatlán, Sinaloa; Presidente Francisco I Madero, en Tapachula, Chiapas; Desarrollo Portuario Pesquero Rodolfo Sánchez Taboada en Guaymas, Sonora y además ingresos captados vía aportaciones de los Gobiernos Estatales, Municipales y por la iniciativa privada.

Al expedirse un Acuerdo que reformó la cláusula segunda del contrato de fideicomiso, incrementa su patrimonio pasando a formar parte de este los terrenos que decidiera aportar el Gobierno Federal. Por Decreto Presidencial del 27 de mayo de 1976, se establece la desincorporación del dominio público de la Federación de los siguientes terrenos ganados al mar, ubicados en las zonas que a continuación enunciaremos: Banco Playa y Laguna de Macax en el Estado de Quintana Roo, San Carlos y la Paz en Baja California Sur, Ensenada

y San Felipe en Baja California Norte; Bahía Kino y empalme en Sonora, Tuxpan, Playa de Hornos y Fajaritos en Veracruz, San Blas en Nayarit, Campeche en Campeche y Yukalpetén en Yucatán.

Asimismo el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios canalizaría sus acciones a través de tres programas:

I. El Programa de Parques Industriales Portuarios, fundamentalmente pesqueros.

II. Marinas

III. Puertos Industriales.

El Programa de Parques Industriales Portuarios ha sido satisfactorio, ya que ha promovido la inversión y como muestra de ello tenemos los altos índices de captura de las diversas especies.

En el año de 1976, México capturaba 500 mil toneladas de productos pesqueros y, es en este año en que se declara la zona económica exclusiva de 200 millas marinas, que constituyen 2, 892,000 kilómetros cuadrados, lo cual marco el inicio de la actividad pesquera a mayor escala.

Los Parques Industriales han sido planeados para el establecimiento de procesadoras pesqueras, industrias conexas e industrias medianas y pequeñas.

Así tenemos que para el año de 1982 se habían instalado en los diversos parques 69 empresas y se iniciaba la construcción de 36 más, con la apertura de estas empresas se realizó una inversión de 46 mil millones de viejos pesos y se generaron 4, 000 empleos.

En 1987 la captura en el sector pesquero osciló en un millón y medio de toneladas. El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios administraba 15 parques industriales y se habían instalado 206 empresas y 50 se encontraban en construcción. La inversión ascendió a 106 mil millones de pesos, por lo que es importante destacar que en dichas empresas se procesaba el 80% de la producción pesquera nacional.

Actualmente existen los siguientes Parques Industriales y se ubican en zonas ricas en recursos naturales y con diversidad de fauna marítima:

Litoral del Pacífico

El Sauzal-Baja California Norte.

San Felipe-Baja California Norte.

Pichilingüe-Baja California Sur.

Puerto Peñascos-Sonora.

General Rodolfo Sánchez Taboada-Sonora.

Yávaros-Sonora.

Topolobampo-Sinaloa.

Alfredo V. Bonfil-Sinaloa.

San Blas-Nayarit.

Cruz de Huanaxtle.

Constituyente Francisco Ramírez Villarreal-Colima.

Litoral del Atlántico

La Pesca-Tamaulipas.

Tuxpan-Veracruz.

Coatzacoalcos-Veracruz.

Laguna Azul-Campeche.

Lerma-Campeche.

Yukalpetén-Yucatán.

El Programa de Puertos Industriales gira sobre un principio rector favorecer la expansión de la actividad industrial hacia los terrenos que administra el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, mediante el establecimiento de macroindustrias, así como pequeña y mediana empresa.

La creación de los Puertos Industriales en México obedeció a razones de desconcentración territorial de las actividades económicas, desarrollo de las regiones costeras y al establecimiento de una planta productiva en áreas estratégicas del país. Originalmente el Programa de Puertos Industriales estipulaba la construcción de cuatro puertos: Altamira, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y El Ostión.

Actualmente se encuentran funcionando sólo tres en el litoral del Pacífico: Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y en el Golfo de México Altamira. Por lo que es importante señalar que estos puertos cuentan con una infraestructura portuaria muy avanzada y magníficas vías de comunicación.

El Puerto de Lázaro Cárdenas se encuentra ubicado en la Cuenca del

Río Balsas en el Estado de Michoacán, cuenta con una superficie de 3, 945 hectáreas, de las cuales el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios administra 2, 900 y el resto de la superficie ha sido destinada para los servicios portuarios y áreas de protección ecológica.

Este puerto es importante por la situación geográfica en la que se sitúa, ya que es la puerta más importante de México hacia la zona económica de la Cuenca del Pacífico y se comunica con los Puertos de Yokahama, Los Angeles, San Francisco y Panamá, el cual sirve de enlace con el Océano Atlántico. Actualmente dentro del Sistema Portuario Nacional opera el mayor volumen de carga en el litoral del Pacífico.

El Puerto Industrial de Altamira, se encuentra ubicado en el Estado de Tamaulipas, en la zona del Golfo de México. Su superficie territorial es de 11, 744 hectáreas lo convierte en el desarrollo portuario más extenso del país. El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios administra 6, 595 hectáreas el resto se han dirigido a la construcción de diversas obras marítimas y de infraestructura urbana.

El Puerto Industrial de Altamira se comunica con los Puertos de la Costa Oriental de los Estados Unidos de Norteamérica como es el caso de Nuevo Orleans, Tampa, Miami y Nueva York, con Europa y el Caribe y por medio del Canal de Panamá con Asia y el occidente de los Estados Unidos de Norteamérica.

En el año de 1985, por Decreto Presidencial se declaran Puertos bajo el régimen de administración descentralizada el Puerto Industrial de Altamira conjuntamente con el de Tampico.

El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios es uno de los principales promotores de la industria turística nacional, es por ello que mediante el Programa de Marinas se pretende el desarrollo náutico-turístico, a través de la inversión privada.

Actualmente el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios promueve el desarrollo de las siguientes marinas:

Puerto Vallarta, Jalisco.

Mazatlán, Sinaloa.

Ensenada, Baja California Norte.

San Felipe, Baja California Norte.

Isla Mujeres, Quintana Roo.

Es importante señalar que las Marinas cuentan con villas en venta o renta, condominios, casas y que estas han sido dotados con atracaderos, muelles para embarcaciones deportivas; además cuentan con centros comerciales, restaurantes, centros nocturnos, farmacias, hoteles, campos de golf, canchas de tenis, centros deportivos y de descanso, talleres de mantenimiento para embarcaciones entre otros. Por Decreto Presidencial del 16 de noviembre de 1976, publicado en el Diario Oficial el 9 de diciembre se dispuso la liquidación de los fideicomisos Desarrollo Portuario Pesquero General Rodolfo Sánchez Taboada en Sonora, Desarrollo



Portuario Industrial Alfredo V. Bonfil y Desarrollo Portuario  
Presidente Francisco I Madero en Chiapas, de tal suerte que el  
patrimonio de estos fideicomisos pasaron al del Fondo Nacional de  
los Desarrollos Portuarios.

El 23 de marzo de 1977, por Decreto Presidencial se ordena la  
desincorporación de los Bienes de Dominio Público de la Federación  
de algunos terrenos ganados al mar en el área de Lázaro Cárdenas,  
Michoacán e incorporandose al Patrimonio del Fondo.

## D).- LA CUENCA DEL PACIFICO

La Cuenca del Pacífico es la región situada alrededor del Océano más grande del planeta tierra: El Océano Pacífico, el cual fué descubierto en 1513 por el Capitán español Vasco Nuñez de Balboa y bautizado por el navegante portugués Fernando de Magallanes. El inmenso pacífico baña las costas de tres continentes: América, Asia y Oceanía, aquí se sitúan 47 Estados, 24 continentales o ribereños y 23 insulares.

De los 24 países ribereños, 13 pertenecen al Continente Americano y estos son: México, Estados Unidos, Canadá, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y el Salvador.

De los restantes uno sólo ocupa un continente entero, es Australia, los otros 10 son asiáticos: China, Tailandia, Singapur, Malasia, Corea, Laos, Campuchea, Vietnam, Comunidad de Estados Independientes.

Los países insulares están integrados por: Japón, Isla Fiji, Nueva Guinea, Nueva Zelanda, Taiwán, Brunei, Indonesia, Isla Salomon, Hong Kong, Vanuatu, Samoa Occidental, Filipinas y Hawái.

Sumadas sus superficies conforman una extensión territorial mayor a los 75 millones de kilómetros cuadrados y en esta área habitan más de la mitad de la población mundial o sea más de 2, 500 millones de habitantes.

Asimismo, los Estados ubicados en esta región son diversos en sus niveles de desarrollo, sistemas políticos, historia y cultura, existen también sociedades altamente avanzadas y sociedades que aún no han evolucionado pues persisten en algunos países tribus nómadas. Dentro de esta región de contrastes se encuentra el 21% de las reservas probadas del petróleo mundial, más de la mitad de reservas de gas y uranio. En esta región se ubica la potencia militar más grande del mundo: Los Estados Unidos de Norteamérica, y las potencias económicas de primer orden como lo son Japón y los Estados Unidos. A partir de 1994 se ubicará el mercado comercial más grande del mundo con una población de 360 millones de consumidores. También se genera en esta región la tecnología más dinámica del mundo.

En lo económico tenemos que la Cuenca del Pacífico produce el 50% del producto interno bruto y realiza el 40% de los flujos comerciales a nivel mundial. Por otro lado, su participación en la economía del mundo destaca el dinamismo que ha presentado en los últimos años, como prueba de ello tenemos que en 1979 el volumen comercial osciló entre los 3 mil millones de dólares y, ya para 1988 se incrementó a 20 mil millones.

Es importante destacar que en este crecimiento han jugado un papel importante los países de recién industrialización y que han sido denominados NIC'S y estos son los cuatro tigres del asiático: Corea del Sur, Taiwán, Singapur y Hong Kong, y los de recién ingreso

Filipinas, Tailandia, República Popular de China. Estos países en los últimos años han presentado las mayores tasas de crecimiento, de producción y de comercio exterior en el mundo y el éxito está sustentado en una adecuada política de apertura comercial, modernización productiva industrial orientada al exterior, finanzas públicas saneadas, estabilidad de precios y fomento a la inversión privada nacional en mayor escala y la extranjera.

En lo financiero, en esta área se ubican los dos países que cuentan con las reservas monetarias más grandes del mundo ( Japón y Taiwán ) por tal motivo Japón se ha convertido en el primer país exportador de capitales.

Debido a la evolución y la creciente importancia de los diversos países de la Cuenca del Pacífico, ha dado origen a múltiples iniciativas de cooperación regional dentro de las cuales destaca El Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico, el cual es exclusivamente una organización de hombres de negocios; así como la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, creada en 1980 por el Primer Ministro Japonés Masayoshi Ohira.

La región de la Cuenca del Pacífico representa actualmente el tercer mercado para las exportaciones de los productos mexicanos, siendo Japón el comprador del 60% de estas mercancías. El Comercio de México con esta zona apenas representa el 6% de las exportaciones con el exterior.

Hoy en día la Cuenca del Pacífico aglutina a los países de las

economías más dinámicas del mundo, en esta región se puede lograr el mayor intercambio económico.

La economía del siglo XXI apunta hacia la región de la Cuenca del Pacífico, es por ello que México debe aprovechar su adhesión como miembro del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico y a la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico. El Pacífico representa para nuestro país diversidad de mercados. Y sin duda alguna para poder comerciar con los países del pacífico serán de vital importancia los puertos, pues ya que a través de la vía marítima se transportarán los productos hacia el exterior. Asimismo el Pacífico representa fuentes de capital y de inversión tecnológica. Debido a su importancia como foro de cooperación económica a continuación trataremos de manera breve a la Conferencia de Cooperación Económica.

#### CONFERENCIA DE COOPERACION ECONOMICA

La idea de convertir a la región de la Cuenca del Pacífico en una zona de poder económico y político mundial hoy en día no debe resultarnos una mera perspectiva, sino una realidad.

Este modelo de integración económica, surge a instancia del Japón en los años cuarentas, cuando lanzan su consigna de la gran esfera asiática de coprosperidad y en ella se consagra la idea de la existencia de una comunidad de destinos de los pueblos asiáticos en

donde Japón asumió el papel de líder y se compromete a liberar a los países asiáticos de la dominación del imperialismo.

Es importante destacar que en esta consigna Japón pretendía extender su dominación política militar y lograr su expansión económica. El poderío militar que alcanzó Japón llegaría a su fin al concluir la Segunda Guerra Mundial al ordenarse su desmilitarización.

La presente iniciativa es el primer intento de organización de cooperación que finca las bases para la conformación de lo que más adelante será la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico.

Durante los años cincuentas, surgieron un sinúmero de organizaciones regionales tanto militares como económicas; tal es el caso de la Comunidad Económica Europea ( CEE ), fundada en 1958, que sirvió como fuente de inspiración a los japoneses para aplicarla en forma similar a la región del Pacífico.

De tal suerte que al iniciarse los años sesentas, Japón emprende la ardua tarea de institucionalizar los intercambios comerciales y, en el año 1964, Japón se incorporó a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico ( OCDE ), dicha organización fué creada en 1960 y aglutinaba a los países desarrollados del Pacífico.

Japón persistió en la búsqueda de organizaciones y en el año 1965 propuso la creación de una Asociación de Libre Comercio del Pacífico ( PAFTA ), bajo esta organización se contempla la eliminación de tarifas comerciales entre los cinco países desarrollados de la Cuenca

del Pacífico ( Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda ). A raíz de esta iniciativa surgieron una serie de conferencias iniciadas en Tokio, bajo los auspicios del Centro de Investigación Económica de Japón.

El Centro de Investigación Económica de Japón puso en claro que el desequilibrio económico observado en el intercambio comercial iba en aumento, sin embargo, la aparición del problema no redujó el interés en el objetivo fundamental sino que los extendió a los sectores empresariales de los cinco países, por tal razón en 1968 crearon El Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico, que es un mecanismo de consulta para la cooperación económica y, celebrando su primera reunión en Sydney, Australia en el mismo año.

El Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico es exclusivamente una organización de hombres de negocios y su quehacer se canaliza hacia la consolidación de cooperación entre los países miembros y sus objetivos son: " i) promover la cooperación económica entre los países miembros, incluyendo expansión comercial, disponibilidad de capitales e intercambio de tecnología industrial, la promoción del turismo, estudios conjuntos, intercambios de información y promoción del intercambio científico y cultural; ii) cooperar en los países en desarrollo en sus esfuerzos por alcanzar un crecimiento económico autosostenido por medio de la cooperación tecnológica y la promoción del comercio de esos países; iii) promover un foro internacional de intercambio de opiniones referente a aspectos regionales entre

hombres de negocios; iv) asesorar a los gobiernos y a otros organismos acerca de aspectos económicos para la expansión de los negocios en la Cuenca del Pacífico, y v) promover el punto de vista del sector privado en los diálogos de cooperación en el pacífico."48 El Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico se ha fortalecido, y actualmente tiene miembros tanto de países industrializados y en vías de desarrollo ( Australia, Japón, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá, Corea del Sur, Taiwán, Chile, México, Hong Kong, Perú, Malasia, Fiji y Filipinas.

El óptimo funcionamiento del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico, incrementó el interés académico a fin de mejorar los esquemas regionales y se buscó la manera de fortalecer a la Asociación del Libre Comercio del Pacífico.

Con el transcurso del tiempo se observó que el equilibrio en el intercambio económico de los cinco países miembros no podían limitarse al ámbito de los mismos, por lo tanto era imperativo diseñar un organismo en el que sólo se atendiera las cuestiones comerciales, sino además se les otorgará asistencia a los países no industrializados ubicados en el área, así como establecer con ellos mecanismos de cooperación y coordinación en materia de políticas económicas.

48 Millán B., Julio. La Cuenca del Pacífico. Editorial: Fondo de Cultura Económica, Nacional Financiera. México, 1992, p.51



Y es así como el profesor Kiyoshi Kojima emite una nueva propuesta durante las conferencias de la Asociación de Libre Comercio del Pacífico, y se funda la Organización del Pacífico para el Comercio y Desarrollo ( OPTAD ). Esta organización intentó incorporar a los demás países del Pacífico, incluyendo a los países Latinoamericanos. Las anteriores organizaciones que ya mencionamos constituyen el antecedente de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico ( CCEP ).

En el año 1978, el Primer Ministro Japonés Masayoshi Ohira al asumir su cargo, estableció el denominado Grupo de Estudio para la Cooperación en la Cuenca del Pacífico, el cual era un consejo consultivo privado integrado por académicos y funcionarios gubernamentales, encabezados por el Doctor Saburo Okita el cual fungía como presidente del Centro de Investigación Económica de Japón, quien tuvo a su cargo el buscar la forma de fortalecer la cooperación regional y armonizar las relaciones entre los países de la región. La primera sesión plenaria se efectuó en marzo de 1979.

El concepto de cooperación en la Cuenca del Pacífico adquirió entonces el rango de política estatal, que años atrás también se le había otorgado a la iniciativa de la esfera asiática de la Coprosperidad.

El grupo encabezado por el Doctor Okita realizó un informe sobre el concepto de Cooperación en la Cuenca del Pacífico se integró en tres partes:

- \_ La primera consagra el concepto de Cooperación.
- \_ La Segunda se refiere a las tareas y ámbitos de cooperación.
- \_ La tercera comprende las acciones dirigidas para la creación de una Comunidad de la Cuenca del Pacífico.

El informe presentado por el Doctor Saburo Okita, despertó en interés de algunos de los países de la región. En septiembre de 1980 se realizó en Canberra, Australia, con la asistencia de Delegaciones tripartitas de empresarios, académicos y funcionarios de los países desarrollados del Pacífico ( Australia, Japón, Canadá, Estados Unidos y Nueva Zelanda ), así como de los países que conformaban a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático ( ANSEA ) ( Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia ), la República de Corea, y una Delegación conjunta de los países miembros del Foro Pacífico Sur ( Filipinas, Papúa-Nueva Guinea y Tonga ). También concurrieron los representantes del Banco Asiático de Desarrollo, del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico y de la Asociación del Libre Comercio del Pacífico.

En el seminario se abordaron temas de gran importancia como el de comercio, inversión directa, energéticos, recursos marinos e intercambio de información en servicios internacionales como transporte, comunicaciones y el rubro educativo. Asimismo se hizo patente la creación de un Comité Permanente a fin de coordinar el intercambio informativo intrarregional así como la creación de los grupos de trabajo avocados a la realización de estudios acerca de la

cooperación regional. Y es en este seminario que se crea y establece la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, la cual es la principal y primera institución globalizadora de los diversos esfuerzos conjuntos en favor del establecimiento de una comunidad del Pacífico.

Esta Conferencia fué una propuesta japonesa emitida por el Primer Ministro Japonés Masayoshi Ohira y apoyada por el Primer Ministro Australiano Fraser y que originalmente sus postulados se sustentaban en el propósito de identificar y coordinar los componentes de cooperación económica en el pacífico y determinar los principios a fin de promover la cooperación regional.

Los países miembros que en su origen conformaron la Conferencia de Cooperación Económica fueron los desarrollados: Estados Unidos, Japón, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, y los NIC'S, es decir los cuatro tigres del pacífico: Corea, Taiwán, Singapur y Hong Kong, así como los países en desarrollo: Fiji, Papua-Nueva Guinea, Tonga, Brunei, Malasia, Indonesia y la República Popular de China.

Sus postulados básicos y su estructura orgánica se ha ido estableciendo conforme se han desarrollado las Conferencias.

En la Segunda Conferencia celebrada en Bangkok, Tailandia en junio de 1982, bajo la dirección del Doctor Thanat Khoman, Primer Ministro Adjunto de Tailandia asistieron 69 participantes y observadores provenientes de doce países y organizaciones internacionales. En dicha Conferencia se determinó que la Cooperación Económica del

Pacífico debía promoverse a través de reuniones de consulta tripartitas que se avocarán al tratamiento de problemas comunes a los países del área, a fin de emitir recomendaciones a los respectivos gobiernos y organización. Otro logro importante en esta reunión fué la creación del Comité Permanente, el cual tendría la responsabilidad de organizar las siguiente Conferencia y los Grupos de Trabajo en materia de comercio: De manufacturas, productos agrícolas, minerales e inversión y transferencia de tecnología. Los grupos de trabajo tendrían la obligación de realizar los informes sustanciales para ser revisadas en la próxima Conferencia.

Con el objeto de conocer las inquietudes de los grupos tripartitas se recomendó la organización de reuniones nacionales e internacionales que fungieran como mecanismos de consulta en la preparación de los informes.

En la Tercera Conferencia que se efectuó en Bali, Indonesia en noviembre de 1983, se evaluaron las acciones derivadas de la Segunda Reunión de la Conferencia y se adoptó un informe denominado Sugerencias de Arreglo Institucional para el Futuro, en este informe se establece la estructura orgánica de la Conferencia integrada por: Conferencia General, Comité Permanente, Grupos de Trabajo, Grupo de Coordinación y las Comisiones Nacionales.

En consecuencia tenemos que la Conferencia revisa y evalúa los progresos de cooperación económica en el Pacífico; concluye y recomienda criterios apropiados para la cooperación; determina las

labores futuras para los Grupos de Trabajo, asimismo revisa sus informes. En la Conferencia participa cada país miembro a través de una Delegación tripartita, los miembros del Comité Permanente, el Grupo de Coordinación, y los representantes de las organizaciones regionales e internacionales.

El Comité Permanente dirige y supervisa las actividades de los Grupos de Trabajo; decide sobre la agenda y la participación en las reuniones de las Conferencias; transmite conclusiones y recomendaciones a los gobiernos y organizaciones y hace recomendaciones sobre el lugar y fecha en que habrá de celebrarse la Conferencia.

El Comité Permanente esta integrado por un miembro de cada una de las Comisiones Nacionales de los diversos países que integran la Conferencia.

La Presidencia del Comité Permanente ha sido ejercida por Australia, Tailandia, Indonesia, República de Corea, Canadá, Japón, Nueva Zelanda, Estados Unidos.

Los Grupos de Trabajo son organizaciones patrocinadas por instituciones de los diferentes países de la zona y su tarea consiste en desarrollar información sobre las necesidades, oportunidades y métodos de cooperación regional. Los Grupos de Trabajo promueven la participación de todos los países del Pacífico, aún cuando no estén representados en el Comité Permanente.

Los Grupos de Trabajo deben coadyuvar al establecimiento de foros

permanentes para el intercambio de información y acción sobre los temas de su competencia y tienen a su encargo detectar específicamente las políticas regionales aplicables a la Cooperación del Pacífico.

Actualmente existen cinco Grupos de Trabajo y están bajo la coordinación de los siguientes países:

Canadá-Pesquerías.

Nueva Zelanda-Canadería y Forrajes.

Australia-Minerales y Energía.

República de Corea-Política y Negociaciones Comerciales.

Japón, Singapur y Estados Unidos de Norteamérica-Inversión Directa y Transferencia de Tecnología.

El Grupo de Coordinación está conformado por los coordinadores de los grupos de trabajo y los especialistas invitados, y tienen a su encargo planear el conjunto de actividades de la Conferencia de Cooperación Económica para el Pacífico; asimismo, coordinar el quehacer de los Grupos de Trabajo a petición del Comité Permanente.

El Grupo de Coordinación pone particular énfasis en la integración de resultados para que los Grupos de Trabajo elaboren programas relativos a la Cooperación Económica del Pacífico.

Las Comisiones Nacionales, es el órgano encargado de dar apoyo y asistencia a la Conferencia y Grupos de Trabajo y, están integradas en forma tripartita por empresarios, gobierno y académicos.

El Secretariado está conformado por la Comisión Nacional del país

anfitrión de la siguiente Conferencia, y es el encargado de la organización y apoyo local para su celebración así como de proveer el servicio de secretariado para la Conferencia, para el Comité Permanente y para el Grupo de Coordinación.

En la Cuarta Reunión de la Conferencia de Cooperación Económica para el Pacífico, en Seúl, Corea, el Doctor Saburo Okita presentó un documento titulado " El Desarrollo del Pacífico y sus implicaciones para la economía mundial. " En dicho documento intenta describir dentro de un marco teórico el fenómeno del desarrollo económico en la Cuenca del Pacífico y específicamente en el Pacífico Asiático, describiendo los elementos de crecimiento y examina el desarrollo de la división internacional del trabajo. Asimismo da una visión general del desarrollo del Pacífico en la que se plantean las perspectivas para cada país miembro y se advierte que en el futuro habrá una competencia en materia de productos manufacturados.

La Quinta Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico se realizó en Vancouver, Canadá en noviembre de 1986, y en esta ocasión participaron como miembros de pleno por primera vez la Comisión Nacional de China y la Comisión China de Taipei ( con la representación provincial de Taiwán ), asistieron también como observadores por primera vez los representantes de la Unión de Repúblicas Sovieticas Socialistas y el Sector Gubernamental de México. En esta importante reunión se realizó la Declaración de Vancouver sobre Cooperación Económica en el Pacífico y siendo

aprobado por el Comité Permanente. Dicha Declaración constituyó un paso para la institucionalización de la Conferencia, y en el texto se consagra una descripción de la Conferencia, de los propósitos, de los principios y se establece su organización.

En la Sexta Conferencia efectuada en mayo de 1988 en Osaka, Japón, se redefinió formalmente a los grupos de trabajo en las siguientes materias: Perspectivas Económicas del Pacífico, Políticas Comerciales, Minerales y Energéticos, Ganadería y Cereales.

El Comité Nacional Japonés presentó un estudio sobre la Cooperación Económica en el Pacífico con el propósito de establecer las bases para las discusiones sobre la orientación futura de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico y se propusieron alternativas de ampliación de la Conferencia a través de la creación de Grupos de Trabajo sobre política, comercio y desarrollo agrícola.

Por otro lado se presentaron estudios referentes a recursos forestales, transportes y telecomunicaciones, y turismo. Se anunció formalmente el establecimiento del Fondo Central de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, el cual estaría integrado con las aportaciones de todos los países económicamente más pequeños de la Conferencia.

Se dió a conocer el propósito de establecer una organización panpacífica para la promoción de intercambio empresarial y tecnológico, en vinculación con la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico. En esta Conferencia México estuvo



representado por una Delegación tripartita y se puso de manifiesto el interés nacional de incorporarse a la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico.

La Séptima Reunión de la Conferencia de Cooperación Económica se celebró en Wellington, Nueva Zelanda.

La Octava Reunión de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, se efectuó en Singapur, en mayo de 1991. Entre lo más relevante de esta Conferencia se encuentra el Proyecto Triple T, el cual se canaliza para el análisis de los transportes, de las telecomunicaciones y del turismo a fin de propiciar la formación de redes de servicios que permitan superar la barrera de tiempo y distancia entre los países, para facilitar el movimiento de personas bienes y servicios.

En 1992 se celebró la última Conferencia en San Francisco, y en esta reunión el organismo cambió de nombre en lugar de Conferencia se le asignó el nombre de Consejo. Por tanto, actualmente se denomina Consejo de Cooperación Económica del Pacífico. Es importantísimo destacar que México, Perú y Chile se integraron como miembros de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico en mayo de 1991.

Otro logro importante de la presente Administración del Gobierno Salinista es el ocurrido el pasado 18 de noviembre de 1993, en la V Reunión de la Cooperación Económica Asia Pacífico que se efectuó en los Estados Unidos de Norteamérica, México obtuvo su admisión a esta importante organización.

La Cooperación Económica Asia-Pacífico fué fundada el 6 y 7 de noviembre de 1989 por los Ministros de Canadá, Estados Unidos, Japón, Nueva Zelanda, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y la República de Corea, en la Ciudad de Canberra, Australia.

Actualmente conforman a dicha organización, con el recién ingreso de México y Papua Nueva Guinea, 17 miembros.

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- En la época Virreinal no se logró desarrollar la infraestructura portuaria en México, debido a que España, jamás manifestó vocación marítima, como potencia de aquel entonces.

SEGUNDA.- El Comercio con el extranjero trae apertura de fronteras y diversidad de mercados, la Corona Española no tuvo esa visión, pues durante los tres siglos de dominación sólo dos puertos fueron habilitados en México, para el tráfico de altura el Puerto de Veracruz y el de Acapulco.

TERCERA.- México se hizo independiente en el año de 1821 y hasta la instauración del triunfo de la República en 1867, vivió una lucha interna entre conservadores y liberales, razón por la cual no se logran avances en el rubro marítimo-portuario.

CUARTA.- Nuestras diversas Constituciones que nos han regido hacen mención de los puertos, y le otorgan la facultad de habilitarlos al Congreso ó al Poder Ejecutivo.

QUINTA.- Porfirio Díaz emitió el Decreto del 13 de mayo de 1891, en el cual reestructuró a la Administración Pública Centralizada y da

origen a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

SEXTA.- Con Porfirio Díaz se establecen las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria de gran envergadura que los Gobiernos postrevolucionarios no lograron culminar.

SEPTIMA.- El Sector Portuario estuvo a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del año 1891 hasta 1939, año en el cual le son asignadas el manejo de las comunicaciones por agua al recién creado Departamento de Marina. Y del año 1976, fecha en que se promulga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, hasta el año de 1992, año en que se anunció la privatización del Sistema Portuario Nacional, ( servicios ).

OCTAVA.- Durante su siglo de existencia la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha desarrollado un papel importantísimo en el desarrollo y manejo de las comunicaciones.

NOVENA.- La Constitución de 1917 sustenta las bases para la consolidación del Poder Ejecutivo Federal y su Organización Administrativa Centralizada.

DECIMA.- La Figura Jurídica de la Sectorización surge bajo el amparo de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y es así como las Dependencias del Poder Ejecutivo Federal y Entidades Paraestatales se agrupan por sectores. Aquí surge el Sector Comunicaciones y Transportes y acorde a los diversos Planes Nacionales de Desarrollo, y a los requerimientos que en su momento ha tenido la Nación Mexicana, el Sector ha evolucionado.

DECIMA PRIMERA.- El Marco jurídico que ha regido al Sector Portuario ha sido eficaz, sólo algunos Régimenes Administrativos no han cumplido con los objetivos y metas propuestas, debido a la falta de continuidad en los Planes y Programas.

DECIMA SEGUNDA.- México cuenta con 10, 000 kilómetros de litorales, los cuales no hemos sabido aprovechar debido a nuestra ideosincracia, hábitos de consumo y a nuestra falta de vocación y conciencia marítima.

DECIMA TERCERA.- La República Mexicana, cuenta con una red de 99 puertos, de los cuales sólo el 25% de ellos, se realiza tráfico de altura. En cuanto al movimiento de carga, nuestra Marina Mercante Mexicana realiza la transportación del 10% de las mercancías en el tráfico de altura. En México es necesario alentar la inversión en el Sector Portuario.

## BIBLIOGRAFIA

- \_ Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. Editorial: Porrúa, México, 1984. 578 páginas.
- \_ Carrillo Castro, Alejandro. La Reforma Administrativa en México. Editorial: Porrúa, México, 1976.
- \_ Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial: Herrero, S.A., México, 1984. 1006 páginas.
- \_ Congreso de la Unión. Los Presidentes de México ante la Nación 1821-1966. Editorial: Cámara de Diputados, México, 1966.
- \_ De la Cueva, Mario. Teoría de la Constitución. Editorial: Porrúa, México, 1982. 283 páginas.
- \_ De la Pedraja, Daniel. Perspectivas para México en la Cuenca del Pacífico. Editorial: Archivo Histórico Mexicano, México, 1991. 191 páginas.
- \_ Hans, Kelsen. Teoría General del Derecho y del Estado. Editorial: UNAM, México, 1982. 477 páginas.
- \_ Krauze, Enrique. Biografía del Poder. Editorial: Fondo de Cultura Económica. México, 1987.
- \_ Millan B., Julio. La Cuenca del Pacífico. Editorial: Fondo de Cultura Económica y Nacional Financiera. México, 1991. 204 páginas.
- \_ Pichardo Pagaza, Ignacio. Introducción a la Administración Pública en México. Editorial: INAP, México, 1984.

- \_ Presidencia de la República. El Gobierno Mexicano. Editorial: Dirección General de Difusión y Relaciones Públicas. México, 1969.
- \_ Riva Palacio, Vicente, Arias Chavero y Otros. México a través de los Siglos. Editorial: Cumbre, S.A., México, 1987.
- \_ Rives Sánchez, Roberto. Elementos para un Análisis Histórico de la Administración Pública Federal en México, 1821-1940. Editorial: INAP, México, 1984. 465 páginas.
- \_ Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 Poder Ejecutivo Federal. México, D.F., 1983.
- \_ Sector Comunicaciones y Transportes. Manual de Organización de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Editorial: SCT, México, 1984.
- \_ Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. Editorial: Porrúa, México, 1983. 643 páginas.
- \_ Tena Ramírez, Felipe. Leyes Fundamentales de México 1808-1989. Editorial: Porrúa, México, 1989.

- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1976 al 31 de agosto 1977.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1977 al 31 de agosto 1978.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1978 al 31 de agosto 1979.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1979 al 31 de agosto 1980.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1980 al 31 de agosto 1981.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1981 al 31 de agosto 1982.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1982 al 31 de agosto 1983.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1983 al 31 de agosto 1984.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1984 al 31 de agosto 1985.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1985 al 31 de agosto 1986.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1986 al 31 de agosto 1987.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1987 al 31 de agosto 1988.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1988 al 31 de agosto 1989.
- \_ SCT, Informe de Labores 1 de septiembre 1989 al 31 de agosto 1990.
- \_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1970 al 31 de agosto 1971.
- \_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1971 al 31 de agosto 1972.
- \_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1972 al 31 de agosto 1973.
- \_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1973 al 31 de agosto 1974.
- \_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1974 al 31 de agosto 1975.



\_ Secretaría de Marina, Informe de Labores 1 de septiembre 1975 al  
31 de agosto 1976.

## LEGISLACION

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley General de Vías de Comunicación.

Ley Federal del Mar.

## MEMORIAS

\_ Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del año 1896 a 1910.

\_ Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas Ingeniero Javier Sánchez Mejorada, comprende el período transcurrido del 1 de agosto de 1928 al 31 de julio 1929.

\_ Memoria presentada por el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas C. Francisco J. Mújica de los trabajos ejecutados durante el período de 1934-1935. Editorial: Talleres Gráficos de la Nación, México, 1936.

\_ Memoria de la Secretaría de Marina presentada por el C. Subsecretario, encargado del Despacho, Contralmirante Luis Schaufelber, diciembre 1946-diciembre 1947.

## REGLAMENTOS

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Obras  
Públicas ( 1945 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1964 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1975 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1980 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1983 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1985 ).

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( 1989 ).

HEMEROGRAFIA

Arroyo, Francisco.

" Pondrán a la venta toda la red de servicios portuarios. "

El Universal

México, D.F.

3 de septiembre 1992

pp. 1 y 12

Puertos Mexicanos

" La Expo-Centenario de la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes ( SCT ) "

Puertos Mexicanos

México, D.F.

Julio 1991

Revista de Administración Pública

Instituto Nacional de Administración Pública.

Trimestral

México, D.F.

No. 79, Enero, Abril 1991

Revista Técnica de Obras Marítimas al Servicio de la Construcción

Secretaría de Marina

Mensual

México, D.F.

No. 13, Junio, 1957

Secretaría de Gobernación

" Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. "

Diario Oficial

México, D.F.

30 de diciembre de 1939

pp. 1-8

Secretaría de Gobernación

" Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. "

Diario Oficial

México, D.F.

21 de diciembre 1946.

pp. 2-4

Secretaría de Gobernación

" Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. "

Diario Oficial

México, D.F.

21 de diciembre 1946

pp. 2-4

Secretaría de Gobernación

" Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. "

Diario Oficial

México, D.F.

24 de diciembre 1958

pp. 1-11

Secretaría de Gobernación

" Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. "

Diario Oficial

México, D.F.

29 de diciembre 1970.