



1
2º

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**LA DESCONCENTRACION COMO FASE PREVIA A
LA DESCENTRALIZACION.**

**ESTUDIO DE CASO: LA SECRETARIA DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN EL
AREA DEL TRANSPORTE CARRETERO.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS POLITICAS Y
ADMINISTRACION PUBLICA**

**P R E S E N T A :
EMILIANO ACOSTA MARQUEZ**



MEXICO, D. F.

1996

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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 MI PADRE

Gracias por darme tu cariño y apoyo en todo momento e impulsarme a hacer el hombre de provecho que soy.

A MI MADRE

Gracias por ofrecerme tu amor y comprensión.

A MIS HERMANAS

Tania, Eliana, agradezco su amor.

A MI NOVIA

ARIADNA "tu que me apoyas en todo
GRACIAS.

A MIS AMIGOS

Daniel, Pavel, Jorge, Lagi y todos los que
me conocen muchas GRACIAS.

También aprovecho la ocasión para agradecer al señor LENNON y ST.
MORRISON por darme la poca sensibilidad que tengo.

"Gracias a la vida por brindarme este pequeño rato de satisfacción".

ÍNDICE

| | |
|---|--------------|
| INTRODUCCIÓN | Pág. 4-5 |
| Capítulo I: Marco Teórico | 6-21 |
| 1.1. Estado: Conceptualización General | 6-8 |
| 1.2. Administración Pública: Conceptualización General | 8-11 |
| 1.3. Reforma del Estado y Modernización | 11-13 |
| 1.4. Desconcentración-Descentralización | 13-19 |
| Referencias Bibliográficas del Capítulo | 20-21 |
| Capítulo II: Análisis Descriptivo de la Desconcentración en el Subsector del Transporte Carretero en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 22-60 |
| 2.1.- Antecedentes | 21-27 |
| 2.2.- Marco Programático | 27-29 |
| 2.3.- Marco Jurídico de la Modernización del Auto Transporte Federal | 29-52 |
| 2.4.- Marco Organizacional | 52-58 |
| Referencias Bibliográficas del Capítulo | 59-60 |
| Capítulo III: Análisis de las Perspectivas de Descentralización a las Entidades Federal del Transporte Carretero en las Entidades Federativas | 61-86 |
| 3.1.- Características de la Población | 61-71 |
| 3.2.- Análisis Jurídico de la Entidades Federativas con Relación al Transporte Carretero | 71-79 |
| 3.3.- Perspectivas de la Descentralización del Transporte Carretero | 80-85 |
| Referencias Bibliográficas del Capítulo | 86-86 |

| | |
|--|---------|
| | 3 |
| Capítulo IV.- Ensayo sobre la Descentralización del Transporte Carretero en el Estado de Oaxaca | 87-107 |
| 4.1.- Análisis Monográfico del Estado de Oaxaca | 87-94 |
| 4.2.- Análisis del Transporte Carretero en el Estado de Oaxaca | 94-103 |
| 4.3.- Ensayo del Proceso de Descentralización del Transporte Carretero al Gobierno del Estado de Oaxaca | 101-105 |
| Referencias Bibliográficas del Capítulo | 106-107 |
| Conclusiones y Propuestas | 108-112 |
| A.- Conclusiones Generales | 108-109 |
| 1.- Comprobación de la hipótesis de trabajo | 108 |
| 2.- Respuesta a los cuestionamientos del Planteamiento del problema | 108-110 |
| B.- Líneas de Propuesta para llevar a cabo la Descentralización del Transporte Carretero a las entidades federativas | 111-112 |
| Bibliografía General. | 113-116 |

INTRODUCCIÓN.

El objetivo de esta investigación es exponer y explicar claramente los procesos de desconcentración y descentralización así como su importancia en el proceso de modernización de la Administración Pública.

Es necesario para el desarrollo del país que los procesos públicos centralizados, se desconcentren y descentralicen, de tal forma que las decisiones se tomen en lugar donde surgen los problemas; por tal razón la temática de esta tesis, me parece significativa y pertinente a investigar.

La modernización del aparato administrativo público, es un prerequisite necesario para la modernización económica del mismo, pues una administración centralizada y obsoleta, se convierte en un obstáculo para la modernización de la estructura productiva; por lo que es un imperativo dejar atrás las viejas estructuras del centralismo, transformándolas en estructuras más flexibles y eficientes que instrumenten un federalismo real.

En este sentido, el propósito de la investigación se centra en el estudio de la relación entre desconcentración y descentralización como dos instrumentales de la modernización, conjuntamente con los procesos de desregulación que deben darse en forma paralela, para simplificar los procesos públicos; en este caso, en el subsector de transporte carretero.

La tesis también aborda un ejercicio de aplicación de la descentralización en el que se presenta un estudio de caso de la propuesta de la tesis en el Estado de Oaxaca.

Este trabajo pretende aportar juicios fundamentados con el fin de impulsar el cambio de la desconcentración en descentralización, ya que siendo el transporte carretero el medio de intercambio de bienes y personas, un transporte eficiente y competitivo, demanda unas condiciones en las que las decisiones se tomen en lugar en el que surgen los problemas, por lo que se tenderá a incrementar la eficiencia del transporte, en el mercado competitivo actual, no solamente dentro del país sino también con relación al exterior.

Definitivamente no se pretende que con este modesto trabajo se vaya a dar el cambio propuesto, pero esta tesis, aportará uno de los planteamientos que propugnen por descentralizar el transporte, integrándose así, una opinión crítica que presione hacia el fin propuesto.

La desconcentración operativa en el subsector de transporte carretero puede ser un inicio adecuado para implantar un proceso de descentralización, reforzándose la Federalización del país, o la desconcentración será la continuidad del centralismo, como mantenimiento del poder y la continuidad del sistema centralista actual.

La hipótesis se centra en el planteamiento de que el proceso no puede de tenerse, ya que si esto sucede, sería un retroceso, pues desconcentrar funciones sólo aminora los efectos de la centralización, al mismo tiempo que mantiene las condiciones centralizadoras.

La tesis se integra de la siguiente forma:

Capítulo Uno: Marco Teórico. En este, se expone el análisis teórico de los conceptos básicos que guían la investigación: Estado, Administración Pública, Reforma del Estado, Modernización de los Procesos Públicos Desconcentración y Descentralización.

Capítulo dos: Análisis descriptivo de la desconcentración en el subsector: Transporte Carretero de la SCT.

Capítulo Tres: Análisis de la perspectiva de la descentralización del Transporte Carretero.

Capítulo Cuatro: Ensayo sobre Descentralización del Transporte Carretero en el Estado de Oaxaca.

-Conclusiones: En esta parte se exponen los resultados de la investigación, respondiendo a los interrogantes que se presentan en el planteamiento del problema.

Por último, se expone la bibliografía general utilizada en la tesis.

Hasta aquí el desarrollo de la introducción de este estudio.

CAPITULO UNO: MARCO TEÓRICO

EL ESTADO, el gobierno y la administración pública son entidades esenciales para la existencia de una Nación, en este sentido es importante analizar dichos conceptos en el análisis teóricos utilizados en esta tesis. Mismos que se exponen en función de una mayor a menor generalidad: Estado, Administración Pública, Reforma del Estado, Modernización, Desconcentración y Descentralización.

Las referencias bibliográficas del marco teórico y la bibliografía general utilizada, se consignarán al final del capítulo.

1.1. ESTADO

Dentro de las múltiples concepciones del Estado, existen algunas características comunes, en base a las cuales se puede conformar una definición del Estado.

Esto puede corroborarse, haciendo referencia a Herman Heller: TEORÍA DEL ESTADO, Francisco Chatelet: LAS CONCEPCIONES POLÍTICAS DEL SIGLO XX, David Easton: ESQUEMA PARA EL ANÁLISIS POLÍTICO, para mencionar a unos cuantos.

El Estado es una institución dentro de un grupo social, o comunidad que tiene asignada la dirección del mismo y que como característica exclusiva de éste, tiene el monopolio de la coerción legítima, en base a un orden jurídico que le da su legitimidad formal además de la legitimidad real que se da por el consenso de los gobernados.

Existen muchas concepciones teóricas sobre el Estado, pero no es la finalidad de esta tesis, hacer una revisión de las mismas, sino centrarse en aquellos aspectos conceptuales que me orienten en la investigación de la misma. Estos aspectos pueden integrarse en:

- Conceptualización General
- Estado y Colectividad
- Estado y Centralización del Poder

Estos conceptos se abordarán de una forma sintética, haciendo referencia a los autores que sostienen los argumentos arriba señalados.

a) CONCEPTUALIZACIÓN GENERAL

El concepto de Estado más difundido es que el Estado se compone de territorio, población y gobierno, definición general y útil por su operatividad.

No obstante, para algunos teóricos, el Estado no es una entidad que se pueda definir universalmente. El Estado como concepto y realidad tiene una incuestionable realidad histórica, que es la que proporciona los elementos de su definición.

b) ESTADO Y DERECHO

Para Eelsen, el Estado tiene derechos y obligaciones a cumplir y el individuo también las tiene; en este sentido, existe el derecho público y el derecho privado.(1)

Por lo tanto, nos ubicamos en la corriente que afirma que el Estado es un ente dotado de personalidad jurídica propia. Mismo que se fundamenta en los siguientes razonamientos:

Si el poder político conlleva al Estado, y éste tiene que adoptar una estructura AD HOC, a sus fines, el Estado debe tener capacidad de contraer obligaciones y ser titular de derechos para poder actuar y lograr sus fines (2)

c) EL ESTADO Y LA COLECTIVIDAD

En este orden de ideas, el Estado crea leyes, las ejecuta y las norma y el gobierno las administra, ya que éste debe procurar satisfacer las necesidades colectivas, por lo que el Estado no es estático, sino por lo contrario, con la administración Pública se hace dinámico.(3)

d) EL ESTADO Y LA CENTRALIZACIÓN DEL PODER

Dadas las corrientes teóricas predominantemente en la actualidad, se puede hacer referencia a la nueva y vieja filosofía liberal que ve en el Estado como un mal menor, ya que se teme que se haga prepotente, pues el Estado retiene para sí sólo, muchos y diversos poderes.(4)

Aspecto que se manifiesta cuando el Estado adopta una postura centralizadora.

En esta corriente se ubica un enfoque minimalista, de moda en nuestros días, que sostiene la menor participación posible del Estado en la economía y con una organización descentralizada. Esta corriente se antepone al enfoque estadolátrico, que propugna por un Estado fuerte, interventor y centralista, o sea los que toman al estado como Ser Supremo.

En esta investigación se sigue un punto intermedio: un Estado fuerte ,pero descentralizado, democrático y con una participación creciente de las entidades federativas y los municipios.

1.2. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Los elementos conceptuales que tienen incidencia en esta tesis son:

- Relación entre el Estado y Administración Pública
- Concepción de Administración Pública
- Dimensiones de la Administración Pública
- Composición de la Administración Pública

De la misma forma que en el caso anterior, los elementos conceptuales arriba seleccionados, no cubren una conceptualización total de la Administración Pública, ya que se seleccionaron aquellos conceptos que nos guiarán en el proceso de investigación.

También habrá de observarse que no describe ampliamente la polémica sobre si la administración pública es ciencia o disciplina científica, ya que tal polémica no es objeto de estudio de esta tesis.

a) RELACIÓN ENTRE ESTADO Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Cada Estado tiene un aparato administrativo a través de cual lleva a cabo su acción. Si el Estado requiere cumplir con múltiples fines, de por sí complejos, necesita múltiples órganos para lograrlos. Estos órganos conforman la Administración Pública en sus diferentes niveles. (5)

Al hacer referencia a la Administración Pública como estructura, necesariamente se tiene que abordar los procesos políticos y considerar a la primera como la culminación de la actuación política organizada por parte del Estado. (6)

En esta corriente se ubica un enfoque minimalista, de moda en nuestros días, que sostiene la menor participación posible del Estado en la economía y con una organización descentralizada. Esta corriente se antepone al enfoque estadolátrico, que propugna por un Estado fuerte, interventor y centralista, o sea los que toman al estado como Ser Supremo.

En esta investigación se sigue un punto intermedio: un Estado fuerte ,pero descentralizado, democrático y con una participación creciente de las entidades federalivas y los municipios.

1.2. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Los elemetos conceptuales que tienen incidencia en esta tesis son:

- Relación entre el Estado y Administración Pública
- Concepción de Administración Pública
- Dimensiones de la Administración Pública
- Composición de la Administración Pública

De la misma forma que en el caso anterior, los elementos conceptuales arriba seleccionados, no cubren una conceptualización total de la Administración Pública, ya que se seleccionaron aquellos conceptos que nos guiarán en el proceso de investigación.

También habrá de observarse que no describe ampliamente la polémica sobre si la administración pública es ciencia o disciplina científica, ya que tal polémica no es objeto de estudio de esta tesis.

a) RELACIÓN ENTRE ESTADO Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Cada Estado tiene un aparato administrativo a través de cual lleva a cabo su acción. Si el Estado requiere cumplir con múltiples fines, de por si complejos, necesita múltiples órganos para lograrlos. Estos órganos conforman la Administración Pública en sus diferentes niveles. (5)

Al hacer referencia a la Administración Pública como estructura, necesariamente se tiene que abordar los procesos políticos y considerar a la primera como la culminación de la actuación política organizada por parte del Estado. (6)

En este sentido, la corriente dicotómica que separa la política de la administración pública, no se retoma en esta investigación, pues parto de la premisa de la interacción indisoluble entre ambas.

b) CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

La definición clásica de W. Wilson en el sentido de que "la administración pública es el gobierno en acción,"(7) es acertada, siempre y cuando no se visualice esa acción, sólo en su dimensión técnica, sino también política, es decir la acción de la administración pública materializa la relación entre el Estado y la sociedad civil, o como lo plantea Omar Guerrero en LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN EL ESTADO CAPITALISTA: la Administración Pública es la mediación entre Estado y sociedad civil.

En este sentido, se conceptualiza la Administración Pública, a la par que se establece la relación entre ambos.

Por tal razón es que, Gabino Fraga argumenta que la Administración Pública no tiene una personalidad jurídica propia, si no que dicha personalidad corresponde al Estado: El Derecho Administrativo regula la actividad del Estado (8)

En este sentido, además de su carácter político, la administración pública mantiene estrecha relación con dos aspectos: el técnico y el económico.

El primero, contempla los principios generales de la Disciplina de la Administración Pública que persigue el máximo de eficacia y de eficiencia, requiriéndose para ello un conjunto de técnicas, sistemas, procedimientos y operaciones.(9)

En este caso, desde la perspectiva técnica, se concibe a los procesos de desconcentración y descentralización, como un medio para conseguir la eficacia y eficiencia en la regulación y operación del transporte carretero

El aspecto económico, se refiere a la regulación por parte del Estado de la actividad económica de los particulares; en esta investigación, se da la relación entre proveedores y usuarios.

c) DIMENSIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Las dimensiones de la Administración Pública se dan en relación de su estructura y funcionamiento.

Con relación a la primera, ésta puede considerarse desde dos ángulos: el primero se relaciona con el conjunto de órganos que establecen su estructura y la segunda, a la actividad que la estructura desarrolla; por lo tanto, cae dentro de la esfera de Derecho Público y más concretamente dentro del Derecho Administrativo. (10)

Con respecto a su funcionamiento, la Administración Pública se contempla desde dos puntos de vista: uno orgánico y otro dinámico.

El orgánico se identifica con el ejercicio del Poder Ejecutivo y las unidades administrativas que lo conforman, así como las acciones que ejercen los funcionarios que dependen directamente de él; mientras que el dinámico hace referencia al conjunto de actividades programáticas que realiza para conseguir un objetivo determinado, existiendo una interacción entre lo orgánico y lo dinámico. (11)

d) COMPOSICIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Siendo la Administración Pública, "el gobierno en acción". En México sus componentes se integran en tres niveles, correspondientes a los niveles del gobierno:

- 1. Administración Pública Federal**
- 2. Administración Pública Estatal**
- 3. Administración Pública Municipal**

Esta tesis se centra en la relación entre las dos primeras que se da a partir de los procesos de desconcentración y descentralización.

Si se hace referencia a la Administración Pública Federal, en la que se centrará el análisis, ésta está constituida, orgánicamente, por el Ejecutivo y todos los Órganos Centralizados Desconcentrados y Descentralizados, así como las Empresas y Sociedades Mercantiles Públicas. (12)

De acuerdo con las modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (28-12-94), en su Artículo 26, su nueva integración se da de la siguiente forma:

- Secretaría de Gobernación
 - Secretaría de la Defensa Nacional
 - Secretaría de Marina
 - Secretaría de Hacienda y Crédito Público
 - Secretaría de Desarrollo Social
 - Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca
 - Secretaría de Energía
 - Secretaría de Comercio y Fomento Industrial
 - Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural
 - Secretaría de Comunicaciones y Transportes
 - Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo
 - Secretaría de Educación Pública
 - Secretaría de Salud
 - Secretaría del Trabajo y Previsión Social
 - Secretaría de Reforma Agraria
 - Secretaría de Turismo
- Departamento del Distrito Federal (13)

1.3. REFORMA DEL ESTADO Y MODERNIZACIÓN

La Reforma del Estado en México no debe verse como un proceso mecánico, por lo contrario, la Reforma del Estado Mexicano se debe a una necesidad social, institucional, política.

Por esta razón se analizará dichos conceptos para entender mejor dicha reforma.

Para el desarrollo de este punto, los aspectos importantes a ser analizados son:

- **Conceptualización de Reforma del Estado**
- **Objetivos de la Reforma**
- **La Modernización de la Administración Pública, como parte de la**
- **Reforma del Estado.**

a) CONCEPTUALIZACIÓN DE REFORMA DEL ESTADO

La Reforma del Estado en México, consiste en un proceso de cambios de la intervención del Estado en las esferas políticas, económicas y sociales del país, que se han dado por iniciativa del Gobierno Federal, concretamente por el Poder Ejecutivo y aprobadas por el Legislativo

"En México, una sociedad civil relativamente débil, frente a un Estado extenso y penetrante, explica porque el agente capaz de iniciar una Reforma del Estado de manera ordenada y pacífica, sea precisamente el Gobierno Federal. Esto quizá tiene que ver con las peculiaridades históricas en la formación del Estado Mexicano en el siglo XIX y con el proceso centralizador del segundo tercio del presente siglo." (14)

Social, reclama para si, tener sus orígenes en el pensamiento político mexicano triunfador del siglo XIX.

Desde aquella época, el Liberalismo Mexicano se ha caracterizado por no ser exclusivamente individualista, y si, por tener una sensible preocupación por los problemas de la tierra y la educación." (15)

b) OBJETIVOS DE LA REFORMA

De acuerdo con el planteamiento oficial, la Reforma del Estado se integra por la Reforma Política, la Económica, la de Justicia, del Campo y la Modernización de la Administración Pública.

Esquemáticamente, la Reforma del Estado se puede sistematizar, en:

-- Reforma Política

- * Fortalecimiento del Estado
- * Reforma para ampliar la Democracia
- * Reforma Para ampliar las libertades

-- Reforma Económica

- * Estabilización Macroeconómica
- * Cambio Estructural
- * Apertura Económica al Exterior

-- Reforma de la Justicia

- * Reformas Estructurales de Largo Plazo
- * Ampliación de la Red Básica de Servicios

-- Reforma del Campo

- * Cambios al Artículo 27 Constitucional
- * Nueva Ley Agraria (16)

c) MODERNIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

El Plan Nacional de Desarrollo 89-94 conceptualiza a la modernización de la siguiente forma:

Modernizar a México, es elevar el nivel de productividad en todos los sentidos; tanto económicos, políticos y sociales. Fomentar la innovación para crear nuevos empleos, y eliminar los obstáculos para desatar con ello la iniciativa y creatividad de los mexicanos; es obligación del Estado cumplir eficazmente sus compromisos fundamentales: promotor de un Estado Moderno, rector y articulador de las actividades dentro de las cuales cada quien deba perseguir el interés nacional. (17)

En este sentido, modernizar la administración pública implica que el Estado renueve sus instituciones políticas y su quehacer económico y social.

Con relación a la Administración Pública su modernización se conceptualiza dentro de las estrategias siguientes:

1) "Modernización del ejercicio de la autoridad mediante el fortalecimiento de poderes, de la responsabilidad en el desempeño de las funciones Públicas y de la autonomía del ámbito de gobierno, con la participación social en el diseño de las acciones".(18)

2) "Modernización de la Administración Pública a través de los procesos de desregulación y simplificación administrativa, desincorporación de la Administración Pública, reducción de estructuras, apertura comercial, desconcentración y descentralización, que se consignan en las líneas de acción de las diversas Secretarías para integrar " el acuerdo nacional para el mejoramiento productivo del nivel de vida".(19)

Dichas estrategias se plantean sectorialmente, correspondiendo al sector de Comunicaciones y Transportes: (1) el Programa de Modernización de las Comunicaciones y,(2) El Programa de Modernización de los Transportes. Este último se abordará en el Capítulo Dos.

1.4. DESCOCENTRACIÓN---DESCENTRALIZACIÓN

La desconcentración y la descentralización son mecanismos de regulación, que utiliza el gobierno para lograr mejores resultados en su organización y funcionamiento.

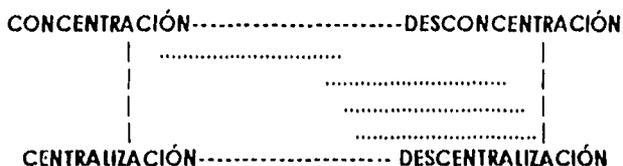
En este último punto del marco conceptual, se tratarán los siguientes apartados:

- Conceptualización Administrativa y Jurídica**
- Conceptualización de la Desconcentración**
- Conceptualización y clasificación de la Descentralización**

El enfoque a hacer utilizado es una combinación de los aspectos jurídicos y administrativos que conforman los dos conceptos centrales de la tesis.

a) CONCEPTUALIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y JURÍDICA

Desde el punto de vista administrativo, una Institución puede caracterizarse en función de dónde se ubica el personal y la toma de decisiones, lo cual se expone en el diagrama siguiente:



- 1) En una organización concentrada el personal y la toma de decisiones se ubican en un solo punto geográfico; tan solo se da la delegación de autoridad al interior de la estructura.
- 2) En una organización desconcentrada, el personal se ubica en varios puntos geográficos, pero la toma de decisiones se concentra en un solo punto geográfico, dándose una delegación exclusiva de autoridad para el desarrollo de actividades operativas en lugares diferentes al centro de la toma de decisiones.
- 3) Una organización centralizada, puede tener su operación centralizada o desconcentrada pero la toma de decisiones se ubica en un solo punto geográfico; en este sentido, si se da el segundo caso, la desconcentración es un medio para mantener la centralización.
- 4) Una organización descentralizada se caracteriza por que el personal y la toma de decisiones se ubican en diferentes puntos y en instituciones autónomas jurídicamente. (20)

Desde el punto de vista jurídico una institución es diferente a otra, es decir, es autónoma y será autárquica, si cuenta con:

- 1) Un instrumento jurídico que la origina dentro de la estructura de la administración pública y por lo tanto,
- 2) Tiene personalidad jurídica y patrimonio propios.

Para elaborar este análisis, primeramente se explicarán las características de la centralización administrativa, como punto de referencia para la conceptualización de la desconcentración y la descentralización.

b) CARACTERÍSTICAS DE LA CENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA

La naturaleza jurídica de la centralización administrativa se da cuando los órganos se encuentran colocados en diversos niveles pero todos con una situación de dependencia en cada nivel hasta hasta llegar a la cúspide, dónde se encuentra el jefe de la Administración Pública.

En este sentido, se da una jerarquía de los órganos centralizados en cuanto al poder de:

- a) nombramiento
- b) mando
- c) vigilancia
- d) disciplina
- e) revisión y,
- f) resolución de conflictos y competencias (21)

c) CONCEPTUALIZACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN

De acuerdo con Gabino Fraga, la desconcentración consiste en la transferencia a un órgano inferior una competencia o un poder de decisión ejercida por algún órgano superior, disminuyéndose así, relativamente la relación de jerarquía y subordinación. (22)

Una conceptualización más precisa sería la siguiente:

"La desconcentración administrativa se da cuando por determinación administrativa dictada en términos que establezca la ley, la autoridad de cada cúspide de la jerarquía administrativa, transfiere determinadas facultades o atribuciones a una autoridad subordinada, para que la ejerza en las condiciones y en el ámbito territorial que el propio mandato determine. La autoridad superior conserva, en relación con el órgano desconcentrado, su relación de jerarquía, y por lo tanto, las facultades de dar órdenes e indicarle imperativamente, mediante instrucciones generales, cómo deben ejercerse las atribuciones que se transfieren, así como abordar o reformar lo resuelto, cuando se interpongan en contra de las decisiones que dicte los recursos que establezca la ley." (23)

En consecuencia, la desconcentración administrativa se caracteriza por:

(1) Distribución limitada de facultades administrativas y no políticas de carácter decisivo y ejecutivas, autorizadas por disposición de la ley.

(2) Al transferirse las facultades de manera definitiva, cambia necesariamente la titularidad de la misma: del que las transfiere a que las recibe.

(3) Estando ordenado por la Ley, las atribuciones desconcentradas no podrán, quitársele al nuevo titular, sino es por forma de esa Ley, por disposición de otra emitida con posterioridad.

(4) El órgano que recibe las facultades desconcentradas, seguirá teniendo la misma situación de subordinación.

(5) Las facultades desconcentradas son irrenunciables y confiere a sus titulares la misma responsabilidad.

(6) El ejercicio de las atribuciones desconcentradas sólo podrán hacerse dentro de la jurisdicción correspondiente.

(7) Los particulares estarán obligados a tramitar sus asuntos ante el órgano que se desconcentraron.

(8) La autoridad que desconcentró estará obligada a conocer al órgano receptor las políticas generales.

(9) Teniendo la desconcentración como objeto principal, agilizar los trámites y descargar al órgano superior algunas de sus atribuciones, la gestión que se haga ante el órgano desconcentrado, agotará la vía administrativa.

(10) La desconcentración permite la comunicación inmediata entre las autoridades y el público usuario, proporcionando los lazos cordiales y de mutuo entendimiento.

(11) La desconcentración hace posible un conocimiento más preciso de los problemas que se originen en la comunidad.(24)

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su Artículo 17, autoriza a las Secretarías y Departamentos Administrativos del Estado a crear órganos desconcentrados.

d) CONCEPTUALIZACIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN

En su concepción más simple, descentralizar consiste en que un órgano centralizado ceda atribuciones a otro órgano, de nueva creación o ya existente.

Existen diferentes clasificaciones de descentralización, siendo posiblemente la más adecuada la siguiente:

- descentralización administrativa
- descentralización política
- descentralización territorial o por región y,
- descentralización por colaboración.

En seguida se abordarán las características de cada tipo de descentralización.

1) DESCENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA

La esencia de la descentralización administrativa consiste en ceder funciones de un órgano centralizado a un organismo descentralizado.

La descentralización administrativa en su sentido estricto, implica la creación de un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios; mismo que se administra por su propio Órgano de Gobierno, goza de autonomía de gestión y está sujeto a la tutela de la Administración Pública Centralizada, a través de la Secretaría que funge como coordinadora sectorial.

El Artículo 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal define como Organismo Descentralizado a las Entidades creadas por la Ley o Decreto del Congreso de la Unión o por el Ejecutivo, entidades que cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopten.(25)

En la Administración Pública Mexicana, las entidades paraestatales se rigen por la Ley Federal de Entidades Paraestatales (14-05-86) y su Reglamento Respectivo (15-03-89), mismos que tipifican a dichas entidades en:

- Organismos Descentralizados
- Empresas Públicas
- Fideicomisos
- Instituciones de Crédito (Banca de Desarrollo)

Hasta aquí el análisis de la descentralización administrativa, ya que el objeto de esta investigación gravita en torno de la descentralización política.

(2) DESCENTRALIZACIÓN POLÍTICA

La esencia de la descentralización política reside en que la federación cede atribuciones a las entidades federativas o municipios.

En México la descentralización política se manifiesta en la existencia de instituciones que son propias de la organización de la República, son: Estado Federal, los Estados miembros y los municipios, que constituyen los niveles de gobierno y las estructuras político-administrativas, que ejercen atribuciones sobre determinado territorio y cuyos habitantes eligen a sus autoridades, mismas que gobiernan a través del voto popular. (26) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en sus Artículos 80 a 92 las atribuciones de la federación, en contrapartida a las que corresponden a las entidades federativas, mismas que se plantean en articulado que va del 115 al 122.

Cada entidad federativa, como Estado Libre y Soberano, se da su propia Constitución Política, a través de la cual se rige la estructura orgánica y funcionamiento del gobierno estatal; así mismo cada entidad federativa tiene su propia Ley Orgánica, algunas de las cuales serán analizadas en el capítulo tres de esta tesis.(27)

Los municipios se rigen por el Artículo 115 Constitucional, así como por la Ley Orgánica Municipal legislada por el Poder Legislativo de cada Estado.

(3) DESCENTRALIZACIÓN TERRITORIAL O POR REGIÓN.

Esta consiste en el establecimiento de un órgano administrativo destinado a manejar los intereses colectivos que correspondan a la población; su esencia radica en una determinada circunscripción territorial.

Este tipo de descentralización implica una mayor democracia y una mayor posibilidad de lograr una gestión más eficaz de los servicios públicos.

Muy frecuentemente, este tipo de descentralización se equipara a la descentralización política llevada a nivel municipal. (28)

(4) DESCENTRALIZACIÓN POR COLABORACIÓN

La descentralización por colaboración constituye una modalidad particular del ejercicio de la función administrativa. Esta se origina cuando el Estado va adquiriendo mayor injerencia en la vida privada y cuando, como en consecuencia, carece de una preparación técnica, o los recursos necesarios para llevar a cabo algunas actividades propias de su ámbito de competencia, por lo cual autoriza a los particulares a llevar a cabo dichas actividades a través de la figura jurídica del concesionamiento o el permiso.⁽²⁹⁾

La descentralización por colaboración se da a través de las actividades llevadas a cabo por escuelas particulares, concesionarios del transporte, medios masivos de comunicación, etc.

Estas instituciones requieren de una autorización y son sujetas a vigilancia y control. En esta categoría se ubican los servicios públicos que el Estado concede a los particulares.

Hasta aquí el desarrollo del Marco teórico, a continuación se presenta su aplicación en el análisis descriptivo del proceso de desconcentración en el subsector del transporte carretero.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DEL CAPITULO UNO.

- 1) **Kelsen, Hans.** COMPENDIO DE TEORÍA GENERAL DEL ESTADO. Editorial Nacional. México. 1974. pp 61-69.
- 2) **Fraga, Gabino.** DERECHO ADMINISTRATIVO. 32a. Ed. Editorial Porrúa. México. 1993. Cap.I.
- 3) **López C. M.** YO, EL ESTADO. Editorial Trota. Madrid. 1992. Cap. I.
- 4) **Duguit, L.** TRATADO DE DERECHO CONSTITUCIONAL. 3a. Ed. París. 1918. p 544.
- 5) **Mollitor, A.** ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. UNESCO. Cap. I.
- 6) **Medina, R. R.** LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE CHIHUAHUA. Tesis UIA. México. 1977. p 3.
- 7) **Guerrero, O. O.** LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN EL ESTADO CAPITALISTA. INAP. México. Cap.I.
- 8) **Fraga, G.** Op. Cit. p 88.
- 9) **Medina, R. R.** op. Cit. p 4.
- 10) **Fraga, G.** Op. Cit. p 13.
- 11) **Mazpules, P.** APUNTES DE DERECHO ADMINISTRATIVO. ESC. de Derecho. U. A. CH. p 7.
- 12) **Congreso de la Unión** LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL. D O.F México. 28-12-1994. p 2.
- 13) **Congreso de la Unión** Op. Cit. Art. 26.
- 14) **Rebolledo, J.** a REFORMA DEL ESTADO EN MÉXICO. Editorial F. C. E. México. 1993. p 29.
- 15) **Rebolledo, J** Op. Cit. p 32.
- 16) **Rebolledo, J.** Op. Cit. p 271-272.
- 17) **Poder Ejecutivo Federal** PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994. México 1989. p XIII.
- 18) **Poder Ejecutivo Federal** Op. Cit p 41.
- 19) **Poder Ejecutivo Federal** Op. Cit. pp 95-130.

20) **Comisión de Modernización Administrativa** EVOLUCIÓN RECIENTE Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN ADMINISTRATIVA. INAP. México. 1988. pp 1-2.

21) **fraga, G.** Op. Cit. pp 66-67

22) **fraga, G.** Op. Cit. p 195.

23) **Comisión de Modernización Administrativa** MARCO LEGAL Y CONCEPTUAL DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN ADMINISTRATIVA. INAP. México. 1988. pp 9-10.

24) **Comisión de Modernización del Sector Público** Op. Cit. pp 11-12.

25) **Congreso de la Unión** Op. Cit. Art. 45.

26) **Comisión de Modernización del Sector Público** Op. Cit. pp 1.3.

27) **fraga G.** Op. Cit. pp 218-219.

28) **fraga, G.** Op. Cit. L. I, T II, Caps. VII y VIII.

29) **fraga, G.** Op. Cit. p 208.

CAPITULO II. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE LA DESCONCENTRACIÓN DEL TRANSPORTE EN EL SUBSECTOR DEL TRANSPORTE CARRETERO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

El objetivo de este Capítulo es presentar un análisis descriptivo del proceso de desconcentración que se llevó a cabo en la Subsecretaría del Transporte SCT, en el periodo 1989-1994.

En el proceso de modernización de la administración pública, que tuvo la desregulación y desconcentración del transporte carretero y sus vías de comunicación, es importante señalar conceptos que a continuación se muestran, para entender mejor dicho proceso.

El capítulo se divide en cuatro partes:

1. Antecedentes
2. Marco Programático
3. Marco Jurídico de la Modernización del Autotransporte Carretero
4. Marco Organizacional

La descripción tratará el desarrollo histórico del proceso en base al ordenamiento expuesto con anterioridad.

2.1. ANTECEDENTES

La Ley de Vías Generales de Comunicación data de la década de los cuarentas, ya que esta fue emitida por el Presidente Lázaro Cárdenas el 30 de diciembre de 1940.

Lo anterior nos da una idea de la caducidad del reglamento, tal es el antecedente jurídico que tenemos en el transporte carretero.

Se puede comprobar la antigüedad de esta ley con la siguiente descripción de los temas a tratar en el capítulo:

- El contenido de la ley
- La descripción del Subsector
- La situación oligopólica a que llevó la aplicación de la ley, a partir de la década de los setentas.

2.1.1. DESCRIPCIÓN DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Los legisladores del Régimen de Lázaro Cárdenas, dada la simplicidad existente del transporte en su época, diseñaron una Ley General para los Transportes: Carretero, Ferroviario, Aéreo y Marítimo, y para las Comunicaciones: Correos y Telégrafos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación se divide en siete libros:

libro Primero Disposiciones Generales:

En este capítulo se hace una clasificación de las vías generales de comunicación y se expone su jurisdicción federal, así como se presentan las condiciones para que la Federación autorice concesiones, permisos y contratos; se exponen los requerimientos, derechos de expropiación de caducidad y cesión de concesiones, y los relativos a construcción y explotación de las vías generales de comunicación, la personalidad y bienes sujetos a concesión en comparación de los derechos, de la Nación, y las atribuciones de inspección por parte de la Federación. (1)

Con relación a este primer libro es importante señalar dos aspectos:

- 1) Las disposiciones generales hacen referencias a todas las vías generales de comunicación, sin hacer explícito, algún medio específico como puede ser el transporte carretero.
- 2) La forma jurídica establecida, en la ley como regla, para la explotación de las vías generales de comunicación es el de la concesión y la excepción es el permiso. Esto puede comprobarse en los artículos 8 a 12 de esta Ley. (2)

libro Segundo Comunicación Terrestre:

En el primer título de este libro hace referencia a la reglamentación de los ferrocarriles y sus diferentes modalidades.

El título segundo trata sobre los caminos, y la explotación, y la jurisdicción de puentes. (3)

Libro Tercero Comunicaciones por Agua:

Los temas tratados son:

De la Autoridad Marítima: obras en agua de jurisdicción federal, en los puertos y en las zonas federales, de la navegación de las arribadas y recaladas, de la marea y abandono de embarcaciones, del despacho de las embarcaciones, del servicio de inspección naval, del pilotaje y las maniobras complementarias, de la policía de puertos, de la matrícula y abandonamiento, de los astilleros, diques y varaderos y de las señales marítimas. (4)

Libro Cuarto Comunicaciones Aeronáuticas:

Esta parte se integra de los siguientes temas:

Disposiciones generales, del régimen de las aeronaves, de las marcas y de la nacionalidad, matrícula de las aeronaves, de las operaciones de tránsito aéreo, de los aeródromos civiles, del transporte aéreo nacional, del transporte aéreo internacional, de los servicios aéreos privados, de las responsabilidades por daños, de los accidentes y salvamentos, de los gravámenes de las industrias, y escuelas aeronáuticas, y del registro aeronáutico mexicano. (5)

Libro Cinco Comunicaciones Eléctricas:

Los temas abordados son:

De las instalaciones en general, de la red nacional, instalaciones incorporadas a la red nacional, instalaciones telefónicas, instalaciones para servicios especiales, experimentales de experimentación científica, de aficionados, e instalaciones a bordo.(6)

Libro Sexto Comunicaciones Postales:

En esta parte presenta los aspectos relacionados con: el correo en general, la correspondencia y los tipos de servicios, y los derechos de los remitentes, y destinatarios.(7)

Libro Séptimo Sanciones:

Este libro se conforma por un solo capítulo: Las sanciones a que se pueden hacer mereitorios, las concesiones o permisionarios de las vías generales de comunicación; capítulo que es de carácter general, aplicable a todos los tipos de vías generales de comunicación. (8)

Como puede apreciarse, la Ley de Vías Generales de Comunicación trata de una forma muy insuficiente en el libro segundo, lo relacionado con el autotransporte federal, por lo que en el régimen de Miguel Alemán, 31 de diciembre de 1947, se publica en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de las Vías Generales de Comunicación, en el que de forma específica se regula al transporte carretero y la organización del autotransporte, normándose el transporte de personas: servicio de primera, segunda y exclusiva de turismo, así como el transporte de carga, servicio exprés y el servicio mixto de personas y carga.

En este Reglamento, los aspectos generales relacionados con la ley, se aplican de manera concreta al transporte carretero. (9)

Pero en la actualidad este reglamento ya no es operativo para regular al subsector, tal y como se observa en el siguiente punto.

2.1.2. DESCRIPCIÓN DEL SUBSECTOR

En nuestro país el transporte carretero de pasajeros y carga en 1990, transportaron el 98% de los pasajeros, y el 85% de carga.

El sector se conforma de los siguientes elementos: .

INVENTARIO DE CAMINOS(10)

| Tipo de Camino | Km |
|-----------------------|---------|
| -Carreteras de Cuota | .. 1761 |
| -Carreteras Federales | 45,743 |
| -Carreteras Estatales | 61,104 |
| -Caminos de Tercería | 130,123 |
| -Total | 239,231 |

2) Terminales Centrales 1990. (11)

| Tipo de Terminal | Instalaciones |
|-------------------------|----------------------|
| -Terminal de Pasajeros | 106 |
| -Terminal de Carga | 46 |
| -Total | 152 |

(3) Flota Vehicular 1990. (12)

| Tipo de Vehículo | Unidades |
|-------------------------|------------------|
| -Carros | 6,223,100 |
| -Camiones de Carga | 2,726,600 |
| -Autobuses | 309,300 |
| -Taxis | 275,800 |
| -Total | 9,534,800 |

De la flota vehicular anterior habrá de destacarse que correspondían a la jurisdicción Federal, 223,000 camiones, de carga y 36,600 autobuses en 1990.

El Subsector de Autotransporte Carretero aportó el 5.5% al PIB; con la movilización de 314,680,750,000 toneladas y 1,966,645,600 pasajeros. (13)

2.1.3. LA SITUACIÓN OLIGOPÓLICA EN EL TRANSPORTE FEDERAL

Teniendo en cuenta que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo Octavo y el reglamento respectivo a la explotación de caminos en su Artículo 11, plantean a la concesión como la forma para explotar los servicios de autotransporte y su relación con los concesionarios, se especifica que las nuevas concesiones deben darse después de la elaboración de un dictamen técnico y de la opinión de los concesionarios, mismos que se oponían argumentando el derecho de amparo, si se otorgaban concesiones que ellos no aprobaran, llegándose así, a conformar un oligopolio que impedía el desarrollo de este servicio del transporte. (14)

1) LA CENTRALIZACIÓN DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Al igual que la Administración Pública en su conjunto, la SCT en lo general, y la Dirección General del Autotransporte Federal, en lo particular, se caracterizaba por su centralización, hasta en 1989, año en que desreguló y desconcentró el autotransporte por su excesiva concentración de toma de decisiones a nivel central, con todo y que en 1989, ya existían en el país 66 delegaciones de autotransporte federal; sin embargo dichas delegaciones servían como ventanilla donde se iniciaba el trámite relacionado con la prestación del servicio de autotransporte federal: se llenaba la solicitud, y se entregaba junto con la documentación correspondiente, misma que se enviaba a la Dirección General en la Ciudad de México, donde se analizaba y se tomaba la decisión sobre conceder o no la autorización a la concesión.

Lo cierto es que la SCT no tomaba la decisión, puesto que esta se cedió a los autotransportistas, ya que el reglamento marcaba el requerimiento de consulta a los concesionarios, antes de autorizar una nueva solicitud.

2) RELACIÓN ENTRE LA D. G. DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y LOS CONCESIONARIOS

Tanto en el servicio de transporte de pasajeros como en el de carga, los concesionarios estaban organizados en Comités Estatales y Comités Técnicos tanto para carga como pasajeros.

Los comités técnicos recibían de DGA Federal las solicitudes de nuevas concesiones, si el solicitante se afiliaba a las empresas existentes, entonces se daba el visto bueno, para que la SCT, otorgara la concesión; si el solicitante no cedía a integrarse, entonces el Comité se oponía y la SCT, no autorizaba.

De hecho en este proceso la SCT, cedió a los concesionarios la decisión de autorizar, o no nuevas concesiones; formándose por consecuencia un oligopolio que llevó a frenar el desarrollo del transporte, razón por la que se decidió desregular el transporte y desconcentrarlo.

2.2. MARCO PROGRAMÁTICO

El punto de referencia para este análisis es el PND, 1989-94, cuyos objetivos centrales son:

I. La Defensa de la Soberanía, promoción de los intereses de México en el mundo.

- II. La ampliación de la vida Democrática,
- III. La recuperación económica con la estabilidad de precios y,
- IV. El mejoramiento productivo del nivel de vida de la población.(15)

Con relación al transporte, el PND en el punto 6.2.6.4. plantea la siguiente situación:

Diagnóstico

Uno de los problemas urbanos más graves es la insuficiencia y la ineficiencia del transporte colectivo, acompañadas con el uso excesivo de automóviles particulares. Esta situación propicia la contaminación, aglomeración del tráfico y demandas excesivas de infraestructura para el transporte privado que merman los recursos para apoyar el transporte colectivo. Es preciso desalentar el uso del transporte privado impulsando decisivamente el transporte colectivo. Si no existen opciones adecuadas, encarecer los medios privados, podría en su caso, fortalecer los ingresos públicos, pero sin resolver los problemas del transporte. La infraestructura colectiva sería presionada por una mayor demanda que quedaría insatisfecha y el efecto sobre el uso de los automóviles particulares sería muy limitado.

Las decisiones concretas en su dimensión local, son de la incumbencia de las autoridades respectivas. La dimensión del problema del tráfico vehicular y de la contaminación que se produce en las grandes ciudades, ha conducido a regulaciones directas al uso de automóviles privados, que no son privativas de nuestro país. Es urgente atender con eficacia la demanda de opciones racionales de transporte colectivo.

Líneas de Acción:

Ante el rápido crecimiento de muchas ciudades medias del país, los problemas de vialidad y transporte han dejado de ser exclusivo de las grandes ciudades. Se promoverán las siguientes acciones:

- 1) Promover la concertación entre los gobiernos locales, el sector privado y la comunidad usuaria en general, respecto de programas de conservación reconstrucción, construcción y modernización de la vialidad urbana;

- 2) Efectuar programas de accesos viales a zonas urbanas marginales ya las suburbanas y rurales en las áreas de influencia de las ciudades;
- 3) Estructurar adecuadamente los sistemas de rutas de transporte colectivo, para ampliar el servicio a todas las zonas urbanas y sectores sociales,
- 4) Inducir la celebración de convenios con los permisionarios del transporte público para ampliar y hacer eficiente el servicio;
- 5) Establecer sistemas de vialidad preferenciales que faciliten el tránsito vehicular compartido y la operación eficiente del transporte urbano; y
- 6) Vincular gradualmente el precio del transporte urbano. Para pagar este servicio, los habitantes de estas ciudades tendrán que hacer un esfuerzo, para este se hará con un sentido equitativo.(16)

Como puede apreciarse, las estrategias giran alrededor de tres puntos: desregulación, desconcentración-descentralización y coordinación. De acuerdo al PND, el Programa de Modernización del Transporte retomó, como objetivos fundamentales desregular el autotransporte y desconcentrar las funciones operativas a los Centros SCT, y a los Departamentos de Autotransporte Federal. Aspectos que son retomados en el Marco Jurídico, posteriormente.

2.3. MARCO JURÍDICO DE LA MODERNIZACIÓN DEL AUTOTRANORTE FEDERAL

El proceso de modernización del transporte con relación al marco jurídico, se llevó a cabo en un sentido inverso al que comúnmente se sigue en la metodología jurídica.

En el proceso normal, primero se emite la ley y posteriormente se reglamenta.

En este caso se partió de una ley caduca, se toma como punto de referencia el permiso, se reglamenta y se emiten acuerdos y al final se emite la ley, en la que se integran los cambios de los acuerdos.

La modernización jurídica del Subsector puede presentarse en el cuadro siguiente:

las Delegaciones de Auto Transporte Terrestre y las
Regiones de Inspección de Ferrocarriles para quedar
respectivamente como Departamentos de Auto Transporte
Federal y Departamento del Transporte Ferroviario

2 Modernización del Auto Transporte Federal Instrumento

Fecha

- Desregulación.

- | | |
|--|----------|
| 1) Reglamento para el Servicio Público de Auto Transporte de Pasajeros. | 28-V-90 |
| 2) Reglamento para el Auto Transporte Federal Exclusivo de Turismo | 8-III-90 |
| 3) Otorgamiento de Permisos de Reducida Importancia o modalidad: particulares para la prestación de servicio público de Auto Transporte Federal de Pasajeros, en sus modalidades de primera de lujo, primera y segunda clase | 28-V-90 |
| 4) Otorgamiento de permisos para operara el servicio público de Auto Transporte Federal exclusivo de Turismo | 28-V-90 |
| 5) Registro de asamblea para empresas del servicio Público del Auto Transporte Federal | 28-V-90 |
| 6) Aprobación de Sociedades de Auto Transporte | 28-V-90 |
| 7) Instructivo para la obtención de permisos del Transporte Federal de carga y servicios de carga particular | 3-VI-89 |

-Desconcentración

- | | |
|--|---------|
| 1) Acuerdo por el que se modifica la denominación de | 24-I-91 |
| 2) Acuerdo para que se cree el Comité de Coordinación de los Centros SCT, dependientes de esta Secretaría | 3-V-91 |
| 3) Acuerdo por el que los titulares de los Centros SCT, en el ámbito de su jurisdicción tendrán las Facultades que se indican. | 13-V-91 |

-Síntesis de Desregulación, Desconcentración

- | | |
|--|-----------|
| 1) Ley de Caminos y Puentes de Auto Transporte Federal | 22-XII-93 |
| 2) Reglamento Interior de la SCT | 19-III-94 |

A continuación se aborda sintéticamente el Contenido del Marco Jurídico, de acuerdo a los instrumentos enunciados con anterioridad.

2.3.1. INSTRUMENTOS JURÍDICOS DE DESREGULACIÓN.(17)

- 1) Instructivo para la obtención de permisos de transporte federal de carga y servicios de carga particular.

Este instructivo emitido por el Secretario del Ramo abre el otorgamiento de autorización para la prestación del Servicio Público Federal de carga a través de la figura de permiso a:

- a) Personas Físicas
- b) Personas Morales
- c) Ejidatario y Comuneros

Cualquier solicitante que cumpla con los requerimientos y pague los derechos de \$100,000, de 1989 se le otorgaría el permiso respectivo.

Los requerimientos exigidos fueron:

- Solicitud y declaración del estado físico del vehículo
- Copia de factura o carta factura
- Copia de tarjeta del registro federal de vehículos
- Identificación del solicitante y copia certificada del acta de nacimiento y de la cartilla liberada

Además para empresas se exigía:

- Copia certificada de la acta constitutiva
- Copia protocolizada de la última asamblea y acreditar las facultades de representación del apoderado de las empresas.

Además debe de señalar que con esta modalidad se da el libre tránsito al transporte de carga sin rutas prelijadas y con tarifas negociadas entre el usuario y el prestador del servicio.

2) REGLAMENTO PARA EL AUTO TRANSPORTE EXCLUSIVO DE TURISMO(18)

En este reglamento se plantea el otorgamiento de permisos del turismo nacional, internacional a los siguientes tipos de servicios:

- Turístico de Lujo
- Turístico de Excursión
- Vehículo de Turismo con chofer guía

Así mismo se especifican las obligaciones-derechos de los prestadores de servicios de auto transportes federales exclusivo de turismo, las características de operación por cada

tipo de servicios, se integra lo relativo a inspecciones y a las sanciones, así como los mecanismos de inconformidad.

3) REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS (19)

En este reglamento se presentan 10 capítulos:

Capítulo Uno. Disposiciones Generales. Se exponen las definiciones propias del reglamento, como son las Vías Generales de Comunicación, la SCT, etc; lo que es importante señalar, es que el concesionario y el permisionario se definen igualmente: "La persona física o moral debidamente autorizada por la Secretaría para explotar el servicio público de auto transporte federal de pasajeros. (20) No se hace diferencia entre ambas figuras jurídicas, ya que la estrategia fue utilizar el permiso y no la concesión. Teniendo en cuenta que en la Ley de Vías Generales de Comunicación el concesionario es la regla y el permiso es la excepción.

Capítulo II. De las Concesiones. Se reforma lo planteado en la Ley, para conceder una autorización de este tipo.

Capítulo III. De los Permisos. Se determina el permiso para el servicio de autotransporte federal de pasajeros, cuando se trata de servicios de reducida importancia en el servicio de la Ley, Artículo 16. (21) Los permisos se otorgarán por ruta: a uno ó varios destinos, por tiempo indefinido a ciudadanos mexicanos.

Capítulo IV. De los Servicios. Se clasifica los servicios en primera de lujo, de primera y de segunda clase, caracterizándose el tipo de vehículo, para cada tipo de servicio, así mismo se reglamentan los horarios, frecuencias y recorridos diarios, regulándose el servicio de autotransporte federal de pasajeros.

Capítulo V. Servicios a las zonas aledañas a los Centros de Población. En este capítulo se plantea la coordinación con las autoridades, estatales, y municipales, en el uso federal de caminos de jurisdicción federal por parte del servicio de transporte de pasajeros, que son de jurisdicción local.

Capítulo VI. Servicios de Transportes Terrestres de los Puertos y Aeropuertos. Aquí se plantean los requerimientos para que la SCT, autorice los servicios a los particulares.

Capítulo VII. Tarifas. En este capítulo se plantea la atribución de la SCT, para fijar y vigilar las tarifas, no obstante en la actualidad, se han liberado.

Capítulo VIII. De las Responsabilidades Derechos y Obligaciones.

El aspecto más importante de este capítulo es relacionado con el seguro del viajero, la seguridad de la recepción, guarda y entrega de equipaje, así como las responsabilidades de la empresa en los accidentes.

Capítulo IX Inspección Vigilancia y Sanciones. Se especifican las atribuciones de la SCT, en esta materia, y las obligaciones de las empresas, como es la de proporcionar la información pertinente que se requiera, así como las sanciones a que se hagan meritorias.

Capítulo X. Inconformidades. Estas serán resueltas por la Dirección General de Asuntos Jurídicos o el Director de los Centros SCT, en 30 días, una vez que se presente la inconformidad pertinente.

4) OTORGAMIENTO DE PERMISOS DE REDUCIDA IMPORTANCIA O MODALIDADES PARTICULARES PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS EN SUS MODALIDADES DE PRIMERA DE LUJO, PRIMERA Y SEGUNDA CLASE. (22)

En este instructivo se plantea el objetivo, los requerimientos, y los lineamientos de operación; entre éstos últimos cabe destacar los requerimientos de antigüedad de los vehículos, el requerimiento de contar con terminal en los puntos de origen y destino de la ruta, la póliza del seguro del viajero, y los plazos para obtener los permisos.

5) OTORGAMIENTO DE PERMISOS PARA OPERAR EN EL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL EXCLUSIVO DE TURISMO (23)

Como en el caso anterior, se exponen el objetivo, requisitos, lineamientos de operación y el formato, DGT-142.

6) REGISTRO DE ASAMBLEA PARA EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO (24)

Como en los casos anteriores se presenta el objetivo, el requisito y los lineamientos, de operación y se hace referencia al formato DGT, 133, 142, 147, para transporte público, de carga y de turismo y pasajeros respectivamente.

7) APROBACIÓN DE SOCIEDADES DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL (25)

Este instructivo hace referencia a los mismos formatos, que en caso anterior, y se componen de los mismos elementos.

Con relación a estos cuatro instructivos habría de mencionarse que los dos primeros hacen referencia a los trámites y otorgamiento de permisos, mientras que los dos últimos, se relacionan con la información necesaria para controlar a las empresas autorizadas a prestar el servicio público de pasajeros.

2.3.2.- INSTRUMENTOS JURÍDICOS DE LA DESCONCENTRACIÓN.

Es importante señalar que el servicio del Autotransporte Federal pasó primeramente por un proceso de desregulación, que es el que se expuso anteriormente; para después desconcentrar a los Centros SCT, y a los Departamentos de Autotransporte Federal las facultades desreguladas

Los instrumentos de desconcentración se plasman en dos acuerdos secretariales emitidos en el D. O. F., el 3-V-91:

El primero plantea la forma de como las autoridades superiores de la SCT, evaluarán periódicamente el proceso, de acuerdo a las jerarquías establecida en la estructura de organización:

-
-
- Secretario
- Subsecretario de Infraestructura, Transporte, y Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico
- Oficial Mayor

El segundo acuerdo, que es en el que propiamente se desconcentran las funciones operativas, señala que las atribuciones corresponden a la Dirección General del Centro SCT, y al jefe del Departamento de Auto Transporte Federal.

En el último apartado de este capítulo se plantean al detalle los aspectos organizativos; en este punto se procede a exponer los dos acuerdos, que son la base de la Desconcentración.

1) ACUERDO POR EL QUE SE CREA EL COMITÉ DE COORDINACIÓN DE LOS CENTROS SCT DEPENDIENTE DE LA SECRETARÍA (26)

CONSIDERANDO:

1) Que a efecto de satisfacer con eficiencia los requerimientos que en materia de comunicaciones y transportes demanda la población del país, en cumplimiento a la descentralización-simplificación, ordenada por el Sr. Presidente de la República, la SCT ha tomado medidas tendientes a agilizar los trámites para la prestación de los servicios correspondientes.

2) Que dentro de las citadas medidas se ha desconcentrado una serie de funciones en los Centros SCT, con el propósito de acercar en el tiempo y espacio a los servicios y las decisiones a las poblaciones.

3) Que dado el cúmulo de funciones que se han desconcentrado, es necesario establecer un mecanismo que permita a esta Secretaría supervisar, evaluar y controlar el desarrollo de los Centros SCT.

4) Que en tal virtud resulta conveniente, crear un Comité Coordinador que tendrá como objetivo principal coordinar el desarrollo operativo, administrativo de los centros SCT, ha tenido a bien dictar lo siguiente:

ACUERDO:

Artículo Primero. Se crea el Comité de Coordinación de los Centros SCT, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo Segundo. El Comité esta integrado de la siguiente forma: Presidente: Secretario del Ramo

Vocales: Subsecretario de Infraestructura, Subsecretario de Transporte, Subsecretario de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, Oficial Mayor del Ramo, y Coordinador General de Planeación.

Secretario Técnico: Coordinador de Asesores del Secretario del Ramo.

Artículo Tercero. El Comité tendrá a su cargo las siguientes Funciones:

- 1) Fijar las políticas y lineamientos generales que deberán seguir los Centros SCT, en el ejercicio de sus funciones.
- 2) Vigilar el adecuado ejercicio de las funciones desconcentradas.

3) Resolver en última instancia, problemas derivados del ejercicio de las funciones de desconcentradas.

4) Conocer aquellos asuntos que le representen los subcomités.

Artículo Cuarto. Se crean cuatro subcomités especializados, como auxiliares del Comité.

- Subcomité de Infraestructura
- Subcomité de Transporte
- Subcomité de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico
- Subcomité de Oficialía Mayor.

Artículo Quinto. Los Subcomités especializados quedarán integrados de la siguiente forma:

Presidente: Subsecretario del óreo correspondiente u Oficialía Mayor, según el caso.

Vocales: Directores Generales de la Subsecretaría competente o de la Oficialía Mayor, según el caso.

En las sesiones de los Subcomités en las que vayan a tratar asuntos relacionados con el análisis, aprobación, modificación y seguimiento de los proyectos de inversión de los centros SCT, participará el Coordinador General de Planeación de esta Secretaría, con voz y voto.

Artículo Sexto. Los Subcomités de Infraestructura, de Transportes y Desarrollo Tecnológico tendrán las siguientes funciones:

1) Analizar y aprobar en su caso, los informes periódicos, que rindan los centros SCT, en materia que le corresponda.

2) Evaluar el desempeño de los centros SCT, en la materia correspondiente.

3) Establecer los políticos, criterios y lineamientos y normas que deberán sujetarse los Centros SCT, en el ejercicio de las funciones desconcentradas.

4) Atender los problemas de operación que planteen los Centros SCT.

Artículo Séptimo. El Subcomité de la Oficialía Mayor tendrá las siguientes funciones:

- 1) Fijar, de conformidad con las disposiciones aplicables, los lineamientos de los Centros SCT, que deberán observar en el diseño y operación de sus presupuestos y sus sistemas de contabilidad.
- 2) Analizar, interpretar y evaluar los estados físicos, de los Centros SCT, a fin de poner las medidas correctivas que convengan.
- 3) Analizar y aprobar en su caso los informes, periódicos que rindan los titulares de los Centros SCT, en materia que les corresponda.
- 4) Aprobar la estructura orgánica general de los Centros SCT.
- 5) Evaluar el desempeño de los Centros SCT, en esta materia.
- 6) Establecer los criterios, las políticas y lineamientos, y normas que deberán sujetarse a los Centros SCT, en el ejercicio de las materias desconcentradas de tipo administrativo.
- 7) Atender los problemas de administración que planteen a los Centros SCT.

Artículo Octavo. Corresponda al Secretario Técnico:

- 1) Vigilar que en el ejercicio de sus atribuciones, los Centros SCT, apliquen y cumplan las disposiciones legales de los programas y procedimientos determinados por las oficinas centrales.
- 2) Dar a conocer las posiciones dictadas por el Secretario del Ramo de los Centros SCT, y vigilar su cumplimiento.
- 3) Participar en la integración de los programas de los Centros SCT.
- 4) Proveer al Secretario del Ramo, opiniones sobre el cambio del personal de mandos medios que propongan los titulares de los Centros SCT.
- 5) Evaluar el desempeño de los titulares de los Centros SCT

6) Conocer de aquellos asuntos que los titulares de los Centros SCT, hallan presentado ante los Subcomités y no se hallan resuelto.

7) Integrar la agenda con los asuntos que deberán de ser tratados por el Comité y someterla al acuerdo del secretario del Ramo a fin de determinar la fecha de reunión.

8) Coordinar el seguimiento de programas de los asuntos especiales.

9) Actuar como enlace para facilitar a las unidades centrales los estudios e informes, que se soliciten en los Centros SCT.

Artículo Noveno. El Comité y los subcomités especializados sesionaran en las formas y términos que se establezcan en los reglamentos internos de los mismos.

Transitorios.

Primero. El presente Acuerdo entrará en vigor publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Incorporarse el presente Acuerdo al Manual de organización de esta Secretaría. Dictado en la Ciudad de México 10-V-91, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo- Rubrica.

2) ACUERDO POR EL QUE EL TITULAR DE LOS CENTROS SCT EN EL ÁMBITO DE SU JURISDICCIÓN TENDRAN LAS FACULTADES QUE SE INDICAN.(27)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos-Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Andrés Caso Lombardo, Secretario de Comunicaciones y Transportes con fundamento en lo dispuesto en los Artículos 16,17,36, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y cuarto, 29, y 31 del Reglamento Interior de esta Secretaría, y

CONSIDERANDO:

Primero. Que en la transformación del país que ha iniciado el Presidente de la República corresponde a la Administración Pública ejecutar las acciones que consoliden e impulsen el Desarrollo Nacional integral.

Segundo. Que para que el Estado mexicano pueda ser más promotor, más coordinador y más eficiente en su rectoría, requiere ser más administrador, con una gestión pública con mayor capacidad de respuesta y mayor concertación.

Tercero. Que la descentralización de la vida nacional comprende la desconcentración de funciones y de recursos de la Administración Pública Federal.

Cuarto. Que el Presidente de la República ha instruido al Secretario de Comunicaciones y Transportes para que en el ámbito de su competencia se refuercen las políticas de desconcentración de la Administración Pública Federal como condición para mejorar substancialmente la eficiencia, la capacidad de promoción y de coordinación así como el ejercicio de la Rectoría del Estado.

Quinto. Que deba dar una efectiva simplificación en la Gestión Administrativa Pública para que se logre la modernización del país conforme a lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-94.

Sexto. Que para dar cumplimiento a los objetivos en los considerados que anteceden, y a efecto de fortalecer las acciones de los titulares, se emite el Acuerdo.

Como en el caso anterior, se exponen el contenido del acuerdo, pero solamente retomando los aspectos del autotransporte, en el caso de las facultades desconcentradas a las Direcciones Generales de los Centros SCT, y las exclusivas de los Departamentos de Autotransportes Federal.

ACUERDO:

Primero. Los titulares de los Centros SCT, en el ámbito de su jurisdicción tendrán las siguientes facultades:

En Materia de Transporte:

a) Tramitar las solicitudes de concesión que corresponde otorgar al Secretario del Ramo, relativas a:

1) La prestación de servicios públicos del transporte aéreo nacional e internacional, de autotransporte federal, marítimo, y portuario;

b) Otorgar en conformidad con las políticas fijadas por el Secretario del Ramo, y con lineamientos que determine el Subsecretario de Transporte, según el caso, autorizaciones y permisos para:

1) La explotación de servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo en sus distintas modalidades;

2) Los servicios especializados de tránsito, previa consulta con las Direcciones Generales de Construcción y Conservación de Obra Pública y de Transporte Terrestre,

3) El traslado de personas de puertos aeropuertos, previa opinión del órgano o entidad que tenga a su cargo el puerto o aeropuerto de que se trate,

4) El traslado de vehículos con o sin huella de accidente, por un solo viaje y menaje de casa,

5) Los servicios de grúas para arrastre-salvamento y para depósito de vehículos;

6) La operación de terminales centrales o individuales en forma definitiva o provisional.....

10) La prestación de maniobras de carga, alijo, almacenaje, y transbordo, estiba y desestiba en general, todas aquellas que auxilien al transporte, terrestre en zonas federales,

11) La constitución de fondos o garantías de contrato de seguro para cubrir cualquier responsabilidad objetiva de los permisionarios del servicio público de transporte de pasajeros;

16) La operación del transporte multimodal.....

d) Expedir y reexpedir la constancia del seguro del viajero, para el servicio de pasajeros y de fianza para el servicio de carga

e) Expedir constancias certificadas de no infracción y oficios de liberación de los vehículos detenidos en garantía de pago de una infracción o por una orden de autoridad competente,

f) Autorizar, controlar y supervisar los centros de verificación de emisiones contaminantes de los vehículos de auto transporte federal,

g) Autorizar los planos de verificación y superficie del terreno y de los proyectos arquitectónicos para la construcción y operación de terminales centrales e individuales de pasaje y carga, así como los paraderos pistas y aeródromos,

i) Aprobar y registrar los proyectos de modificaciones de la infraestructura y efectuar su seguimiento.....

m) Aprobar el proyecto, o sus modificaciones, de escrituras, actas o bases constitutivas de las sociedades de autotransporte federal.....

n) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas en materia de transporte y medicina preventiva en el transporte,

o) Vigilar el cumplimiento de las condiciones que establezcan las concesiones, permisos y autorizaciones y tramitar, en su caso, su modificación, caducidad, rescisión o revocación y someterlo a la consideración del Secretario del Ramo.

p) Apercebir, imponer, reducir y cancelar sanciones por violaciones a las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de transporte federal y de medicina preventiva en el transporte.

q) Expedir, reexpedir y refrendar y otorgar duplicados de licencias y documentación que acredite la aptitud de personal de la marina mercante y del personal que intervenga en los distintos modos de transporte, previo a los exámenes correspondientes, así como suspenderlas y cancelarlas.

r) Vigilar la aplicación de tarifas en los diversos modos de transporte.

Tercero. Para el ejercicio de las facultades al que se refiere el presente Acuerdo, los titulares de los Centros SCT, deberán presentar a los Subsecretarios de Infraestructura, de Transporte de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, así como al Oficial Mayor por su aprobación en la materia de su competencia de cada uno de ellos lo siguiente:

1) El anteproyecto del presupuesto y el programa de actividades de los Centros SCT, de que se trate.

2) Los programas a desarrollar a la entidad federativa correspondiente.

Así mismo los titulares de los Centros SCT, se sujetarán a la normatividad técnica políticas y criterios que determinen.

Cuarto. Para el desempeño de las funciones a que se refiere este ordenamiento se procederá conforme a lo dispuesto en las Leyes de las Vías Generales de Comunicación y de Comercio Mercantil, de Obras Públicas, de Adquisiciones, Arrendamiento y Prestación de Servicios

Relacionados con Bienes Muebles de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y Registro Federal de Derechos y sus Reglamentos.

Quinto. Los titulares de los Centros SCT deberán cumplir con los programas que les sean aprobados por lo que cualquier modificación a estos sólo procederá con la autorización expresa del Secretario del Ramo.

Sexto. La SCT, por conducto a las Subsecretarías de Infraestructura, Transporte y Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, de la Oficialía Mayor o por quien determine el Secretario, girará las instrucciones que deberán observar los titulares de los Centros SCT, y efectuará la supervisión y evaluación del acuerdo del ejercicio de funciones y facultades de materia de este ordenamiento.

Séptimo. Las unidades de asuntos jurídicos asesorarán y coadyudarán, dentro del ámbito de sus funciones y su jurisdicción a los Centros SCT, con el apoyo legal que se requiera para el debido ejercicio de sus facultades al que se refiere el presente acuerdo, con la conformidad de normas y criterios que establezca la Dirección de Asuntos Jurídicos.

Octavo. Los Centros SCT, atenderán y resolverán las solicitudes de personas físicas y morales domiciliadas en su ámbito de su jurisdicción, cuando éstas se encuentren en el área metropolitana del Valle de México, las solicitudes serán recibidas y resueltas por la oficina central a la que corresponda el asunto.

Noveno. Las Comandancias de Aeropuerto, Departamentos de Auto Transporte Federal, los Departamentos de Transporte Ferroviario las Capitanías de Puertos y Unidades de Medicina Preventiva dependerán jerárquicamente del Subdirector de Operación de los Centros SCT del Estado en que se ubiquen.

Décimo. Las Comandancias de Región y los Destacamentos de la Policía Federal de Caminos y Puertos dependerán jerárquica y operativamente de la Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos, pero administrativamente dependerán del centro SCT, del Estado de donde se ubique su sede.

Transitorios. El presente acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Se derogan los acuerdos que se opongan al presente ordenamiento:

Habrà de observarse que el proceso de desconcentraci3n Global de las funciones operativas de la SCT, se llev3 a cabo el 13-5-91, sin embargo, en el caso del transporte terrestre: -autotransporte Federal, transporte ferroviario-, dicha desconcentraci3n se llevo cuatro meses antes, tal y como se expone en el cuadro sintético de instrumentos de la modernizaci3n del autotransporte federal presentado al inicio de este segundo apartado.

Dicha desconcentraci3n se llev3 a cabo el 24-1-91 a trav3s del acuerdo secretarial respectivo. (28)

2.3.3.- SÍNTESIS DE LA DESREGULACIÓN--DESCONCENTRACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Como se planteó con anterioridad, los instrumentos jurídicos a través de los cuales desde 1989 hasta 1991, la SCT llevo a cabo el proceso de desconcentraci3n-desregulaci3n se plasmaron a finales de 1994, en dos instrumentos jurídicos que integran el proceso en su conjuntó: la Ley respectiva y el Reglamento Interior de la SCT.

1) LEY DE CAMINOS PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. (29)

- 1) 15-10-1983,
- 2) 26-5-1983,y 3-4-1984
- 3) 21-2-1985
- 4) 28-3-1985
- 5) 28-6-1985
- 6) 18-10-1985
- 7) 9-4-1986
- 9) 18-6-1986
- 10) 12-1-1987
- 11) 23-6-1987
- 12) 13-8-1987
- 13) 31-6-1989
- 14) 14-8-1989
- 15) 16-5-1990
- 16) 7-1-1991
- 17) 24-1-1991

La estructura de la Ley se integra por títulos, capítulos, y artículos de la siguiente forma

| | | |
|--------------------|-------|-----------|
| • Títulos | | 8 |
| • Capítulos | | 18 |
| • Artículos | | 80 |

Una breve descripción del contenido de la Ley es la siguiente:

- Título Primero: Del régimen administrativo de los caminos puentes y Auto transporte Federal (4 capítulos, y 21 artículos).

En este título se aborda el ámbito de aplicación de la ley con relación a la infraestructura y servicios de jurisdicción federal y lo relativo a la competencia de la SCT; se explican los aspectos de concesiones y permisos entre los que destacan:

I) Operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.

II) La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación,

III) Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos

IV) Los servicios de paquetería y mensajería

V) La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros

VI) La construcción de accesos, cruzamientos, e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;

VII) El establecimiento de paraderos, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas;

VIII) La instalación de anuncios y señales publicitarias,

IX) La construcción y modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía,

X) La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación y;

XI) El transporte privado de personas y de carga, salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley,

Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, y operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados.

Así mismo se regula lo relativo a las tarifas mismas que se liberan a excepción de que la SCT, tenga que intervenir en la fijación dada la inexistencia de la competencia efectiva en alguna ruta.

-Título Segundo: De los caminos y puentes (un Capítulo y 11 artículos).

En esta parte se regulan los aspectos de la construcción conservación y explotación de los caminos y puentes así como el sistema del concesionamiento.

-Título Tercero: Del Autotransporte Federal (cuatro Capítulos y 18 artículos).

En esta parte se clasifica el Autotransporte Federal en:

| | | |
|---------------------------|---|---------|
| I. Servicios de pasajeros | | Público |
| II. Servicio de Turismo | > | |
| III. Servicio de Carga | | Privado |

Se retoman los aspectos fundamentales para cada tipo de servicio de transporte que se plantearon anteriormente.

-Título Cuarto: De los Servicios Auxiliares del Autotransporte Federal(6 Capítulos y 7 artículos).

En este título se reglamentan los siguientes servicios auxiliares:

- I) Terminales de Pasajeros
- II) Terminales Inferiores de Carga
- III) Arrastres, Salvamentos, y Depósitos

-Título Cuarto: De los Servicios Auxiliares del Autotransporte Federal(6 Capítulos y 7 artículos).

En este título se reglamentan los siguientes servicios auxiliares:

- I) Terminales de Pasajeros
- II) Terminales Interiores de Carga
- III) Arrastres, Salvamentos, y Depósitos
- IV) Unidades de Verificación.
- V) Paquetería y Mensajería

La ley especifica la elaboración de un reglamento para cada uno de los servicios auxiliares, sin embargo, hasta la fecha no se han emitido dichos reglamentos.

-Título Quinto: Del Autotransporte Internacional y Servicios de Carga (un Capítulo y 3 artículos).

En este apartado se hace referencia a la vigencia de los compromisos que México ha celebrado en los tratados internacionales.

-Título Sexto: De las Responsabilidades (dos capítulos y 8 artículos).

Se explica el aspecto de responsabilidades, que de acuerdo con un contrato de los permisionarios contraen con el usuario y el caso de indemnización cuando ésta proceda en los a servicios de auto transporte federal de pasajeros, turismo y carga.

-Título Séptimo: Inspección, Verificación y Vigilancia (un capítulo y 4 artículos).

Este título aborda las responsabilidades que tiene la SCT, sobre la vigilancia de las carreteras federales, de inspección directa sobre los servicios, y el concesionamiento de las verificaciones, de acuerdo con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

-Título Octavo: De las Sanciones (un capítulo y 7 artículos).

En este último título se retoman las facultades de la SCT, al levantar las sanciones por infracciones cometidas a la ley, mismas que se tipifican en 9 clases:

1. Prestar servicio de autotransporte federal sin el permiso respectivo, con multa de quinientos a dos mil salarios mínimos.

2. Prestar servicios de autotransporte federal con vehículos cuya condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes, con multa, de cien a mil salarios mínimos.
3. Aplicar tarifas superiores, a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a mil salarios mínimos,
4. Conducir en estado de ebriedad y bajo el efectos de drogas de abuso, con multa al conductor de cien a doscientos salarios mínimos, suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la licencia por la tercera.
5. Rebasar los máximos de velocidad establecidos por la Secretaría, con multa al conductor por cincuenta a cien salarios mínimos, suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción y cancelación de la misma por la tercera infracción
6. Conducir vehículos de autotransporte en caminos y puentes sin licencia que exige la ley, con multa de cincuenta a cien salarios mínimos, en la misma infracción incurrirá el empresario o dueño del vehículo que autorice su manejo cuando el conductor no tenga licencia;
7. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida por la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que ellas operan, con multa de cien a quinientos salarios mínimos,
- 8) Conducir intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daños a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientos salarios mínimos,
9. Cualquier otra infracción en lo previsto en esta Ley será sancionada hasta con mil salarios mínimos.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de cincuenta salarios mínimos, salvo las excepciones en casos específicos marcados por la Ley.

Las sanciones que van desde una multa hasta la suspensión del permiso o concesión se fijaran de acuerdo a la gravedad de la infracción de los daños causados y la reincidencia de las mismas.

Artículo 18. Corresponden la D. G. de Transporte Terrestre:

1. Participar en la definición de la política y programas de transporte terrestre, tanto carretero, como ferroviario y ejercer la autoridad en el marco de su competencia.
2. Regular, coordinar, y controlar los servicios, de transporte terrestre, público y privado, en los caminos y vías férreas de jurisdicción federal, así como proponer las modalidades que se estimen convenientes, y en su caso, diseñar los sistemas de operación de los ferrocarriles, de acuerdo con el interés del público,
3. Promover la coordinación con otros medios de transporte para conformar un sistema integral,
4. Otorgar los permisos para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de pasaje, turismo, y carga de servicios auxiliares, así como lo relativo al transporte privado,
5. Registrar los horarios de los servicios públicos federales de transporte terrestre y los reglamentos de operación,
6. Registrar los convenios que los permisionarios celebren entre si o con las empresas de transportes nacionales o extranjeros, fijar las bases para las condiciones para la combinación de enlaces con otros tipos de transportes y, para el servicio ferroviario autorizar lo relativo a la apertura, clausura, cambios de estaciones tipos de servicios y tablas de distancia;
7. Participar ante organismos y grupos internacionales en las negociaciones de convenios y tratados relacionados con el transporte terrestre, y proponer las acciones que faciliten su internacionalización,
8. Tramitar, y expedir las placas metálicas, calcamonías de indentificación y tarjetas de circulación de los vehículos destinados a los servicios de transporte federal, de traslado y de arrendamiento de automóviles para uso particular que circulen por las carreteras de jurisdicción federal,
9. Registrar las bases constitutivas de sociedades de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, así como sus modificaciones, vigilar el funcionamiento de las mismas y fomentar su desarrollo,

10. Coordinar el Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre, elaborar los anteproyectos de normas oficiales mexicanas, y las que se requieran en caso de emergencia, en las que se establezcan las características y especificaciones y los métodos de prueba para su comprobación respecto de la elaboración y fabricación de los vehículos y equipos de transporte terrestre, así como de los servicios auxiliares incluyendo el transporte de materiales y residuos peligrosos, las relativas a placas metálicas, calcamonías de indentificación, tarjetas de circulación de vehículos automotores y remolques matriculados en el país, así como actualizar y vigilar el cumplimiento conforme a la Ley en la materia;

11. Realizar la investigación y dictamen de los accidentes ferroviarios para definir sus causas,

12. Evaluar y aprobar a las personas físicas o morales como organismos de certificación, laboratorios de pruebas y unidades de verificación de las normas oficiales mexicanas, relacionadas con el transporte terrestre;

13. Formular, proponer e instrumentar, en el ámbito de su competencia, programas para el cumplimiento de las normas oficiales de programas en materia de contaminación ambiental, por parte de los vehículos de autotransporte federal;

14. Realizar estudios cuando se les requiera, respecto a los avances tecnológicos en materia de autotransporte en el ámbito nacional internacional, así como analizar la factibilidad de su incorporación en unidades de reciente producción y en las que se encuentre en circulación;

15. Emitir la normatividad relativa a las características técnicas del equipo de comunicación, de señalamiento, de control y los procedimientos-materiales utilizados para la construcción, conservación y ampliación de las instalaciones ferroviarias y participar en el estudio para el señalamiento de los caminos de jurisdicción federal y en los de ingeniería de tránsito para la prevención de accidentes,

16. Autorizar el cruzamiento de vías férreas con otras vías de comunicación; revisar y aprobar de conformidad con las disposiciones legales aplicables, los contratos de arrendamiento a terceros de los bienes muebles e inmuebles propiedad de los ferrocarriles, así como de las instalaciones colindantes al derecho de vía que puedan afectar la operación ferroviaria y llevar el control y registro de los contratos autorizados;

17. Determinar las normas oficiales mexicanas y características físicas de las instalaciones de las unidades de verificación, terminales interiores de carga y terminales de pasajeros, aprobar sus proyectos, reglamentar su operación; así como otorgar los permisos correspondientes;

18. Vigilar el cumplimiento de las condiciones que establezcan los permisos a tramitar, en su caso, su modificación terminación o revocación;

19. Expedir, controlar, renovar, suspender y cancelar las licencias del personal que intervenga en la operación de las unidades del transporte terrestre;

20. Aprobar los programas de capacitación del personal que intervenga en la operación del transporte terrestre, supervisar su desarrollo, vigilar que corresponda a los objetivos fijados y proponer las recomendaciones que procedan;

21. Establecer los lineamientos y consolidar sistemas homogéneos y automatizados de información estadística y contable de transporte terrestre, formular y publicar anualmente las estadísticas básicas correspondientes, que comprendan los principales indicadores de operación, así como el control y registro de los vehículos instalaciones y demás aspectos relacionados con los servicios;

22. Realizar los análisis económicos de las distintas variables relacionadas con el sector y con la economía en general y llevar a cabo los estudios de estados financieros que procedan, proponiendo las recomendaciones pertinentes;

23. Concretar las acciones que permitan lograr un mejor entendimiento de los elementos que integran el transporte terrestre y atender sus requerimientos en el ámbito de competencia de la dirección general;

24. Inspeccionar, verificar y vigilar que el servicio de transporte terrestre y sus auxiliares se efectúen en los términos y condiciones señaladas en la Ley, en los reglamentos de la materia, en las normas oficiales mexicanas y en los permisos correspondientes, así como supervisar la conservación y mantenimiento de sus equipos e instalaciones y coordinar con la Dirección General de la Policía Federal de Caminos las acciones que fueren necesarias para tal fin;

25. Evaluar, en coordinación con los Centros SCT la operación de los servicios de transporte terrestre por entidad federativa;

26. Apercibir a los infractores, así como imponer graduar reducir y cancelar en su caso las sanciones aplicables por infracciones que se cometan en el aprovechamiento explotación y uso de las carreteras y vías férreas de jurisdicción federal y de sus servicios auxiliares cuando proceda, consignarlas a las autoridades hacendarias que corresponda, y efectuar las notificaciones respectivas;

27. Opinar técnicamente en el caso de desincorporación de terrenos pertenecientes al derecho de vía de los ferrocarriles;

28. Analizar y autorizar el establecimiento de instalaciones auxiliares al transporte terrestre, así como supervisar que su funcionamiento se realice de acuerdo con la normatividad establecido.

Artículo 33 Corresponde a los Centros SCT, Delegaciones de la Secretaría, las siguientes funciones:

1. Ejercer en la entidad federativa de su adscripción, la representación de la Secretaría respecto de las atribuciones que conforme a la LOAPF le han sido conferidas a la misma, excepto de las que son de la competencia expresa del Secretario;
2. Ejecutar los programas de descentralización, modernización y simplificación administrativa que establezcan las unidades centrales;
3. Establecer, operar, y controlar sus propios sistemas, procedimientos y servicios técnicos administrativos presupuestales y contables para el manejo de sus recursos humanos, financieros, materiales y de informática que requiera para el cumplimiento de sus funciones;
4. Vigilar, promover, supervisar y ejecutar los programas de la Secretaría en la entidad federativa de adscripción de conformidad con las normas e instrucciones que determinen las unidades administrativas centrales;
5. Formular el programa de actividades en conformidad con las estrategias, políticas, lineamientos y prioridades establecidas a nivel nacional en congruencia con las condiciones, características y necesidades locales y someterlas a la aprobación de las autoridades centrales;
6. Apoyar y controlar administrativamente a las unidades administrativas foráneas de la Secretaría de la entidad federativa de su adscripción, de conformidad con las instrucciones que dicte el Oficial Mayor de la propia dependencia;
7. Representar a la Secretaría ante los gobiernos de los Estados y Municipios y organizar los servicios técnicos de apoyo promocional, cuando soliciten asesoramiento y asistencia para la elaboración de proyectos y para su ejecución;
8. Autorizar la documentación administrativa relacionado con sus recursos humanos, financieros y materiales asignados, observando la normatividad que se establezca en la materia;

7. Representar a la Secretaría ante los gobiernos de los Estados y Municipios y organizar los servicios técnicos de apoyo promocional, cuando soliciten asesoramiento y asistencia para la elaboración de proyectos y para su ejecución;

8. Autorizar la documentación administrativa relacionada con sus recursos humanos financieros y materiales asignados, observando la normalidad que se establezca en la materia;

9. Celebrar las licitaciones públicas y autorizar los convenios y contratos de obras públicas adquisiciones, alquiler de inmuebles y servicios que se requiera, de acuerdo a montos que fije la autoridad central, previo cumplimiento de las formalidades legales correspondientes;

10. Autorizar que las unidades especializadas y equipos del Centro SCT proporcionen servicios a otras entidades del sector público gobierno de los Estados, Municipios, Universidades y particulares mediante el cobro de las cuotas autorizadas y de acuerdo a los procedimientos establecidos;

11. Apoyar las tareas de supervisión que requieran llevar a cabo las unidades administrativas de la SCT en las entidades federativas;

12. Coordinar la realización de los trabajos que resulten de situaciones de emergencia, informando con oportunidad a las autoridades superiores.

El Reglamento Interior de la SCT, también desconcentra las funciones administrativas a los centros SCT en artículo 34; así mismo se aplica el contenido del acuerdo de desconcentración del 13-V-91 en el que se detallan las funciones desconcentradas.

2.4.- MARCO ORGANIZACIONAL

En este apartado se analizará el marco organizacional en base a tres argumentos centrales:

- Descripción Genérica de la SCT
- Descripción de los Centros SCT
- Mecanismos de Coordinación de la SCT con Entidades Federativas.

Las fuentes para este análisis son de carácter jurídico, programático, y organizacional.

2.4.1. DESCRIPCIÓN DE LA SCT.

De acuerdo con la LOAPF del 28-12-94 en su artículo 36 las funciones básicas de la SCT, son:

1. Regulación, construcción y conservación de la infraestructura del transporte aéreo, carretero, ferroviario y marítimo incluyendo la atribución del concesionamiento a los particulares.
2. Regulación, normación e inspección y vigilancia de los servicios del transporte aéreo, carretero, ferroviario, y marítimo.
3. Regulación, normación y vigilancia e inspección de los sistemas de comunicaciones.
4. Promoción y desarrollo tecnológico de los transportes y comunicaciones a través de: Instituto Mexicano del Comunicaciones.

Para realizar estas funciones la SCT, de acuerdo con el artículo segundo de su reglamento interior cuenta con la siguiente estructura. (31)

- **Secretario**
- **Subsecretario de Infraestructura**
- **Subsecretario de Transporte**
- **Subsecretario de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico**
- **Oficial Mayor**
- **Coordinador de Puertos y Marina Mercante**
- **Dirección General de Asuntos Jurídicos**
- **Dirección General de Planeación**
- **Unidad de Comunicación Social**
- **Dirección General de Centros**
- **Dirección General de Carreteras Federales**
- **Dirección General de Conservación de Carreteras**
- **Dirección General de Servicios Técnicos y Proyectos y Concesiones**
- **Dirección General de Aeronáutica Civil**
- **Dirección General del Transporte Terrestre**
- **Dirección General de la Policía Federal de Caminos**
- **Dirección General de Tarifas y Transporte Multimodal**
- **Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte**
- **Dirección General de Políticas y Normas de Comunicaciones**
- **Dirección General de Normas de Sistemas de Difusión**
- **Dirección General de Fomento de las Telecomunicaciones e Informática**

- Dirección General de Puertos
 - Dirección General de Marina Mercante
 - Dirección General de Capitanías de Puerto
 - Dirección General de Recursos Financieros
 - Dirección General de Recursos Humanos
 - Dirección General de Recursos Materiales
 - Delegaciones: Centros SCT
-
- **Organos Desconcentrados**
 - *Instituto Mexicano del Transporte
 - *Instituto Mexicano de Telecomunicaciones
 - *Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicano

Organos Colegiados

- Comisión Consultiva de Tarifas
- Comisión del Transporte Multimodal.

En el transporte carretero cuatro direcciones inciden en su desarrollo:

Dirección General del Transporte Terrestre que es la área Normativa y autoridad en la materia.

- Dirección General de la Policía Federal de Caminos, que se encarga de la vigilancia de las Carreteras Federales.

- Dirección General de Tarifas y Transporte Multimodal, que es la que coordina los diferentes modos de transporte, en la conformación de las cadenas de transporte multimodal.

- Dirección General de Medicina Preventiva, que es la que se encarga de la vigilancia e inspección de los recursos humanos en la operación del transporte.

Si uno se centra en el artículo 18 y 23 del Reglamento Interior de la SCT que hace referencia a las atribuciones correspondientes a la D. G. del Transporte Terrestre y a la D. G. de Centros SCT, la primera tiene atribuciones de normación, regulación, registro, vigilancia e inspección del transporte carretero; mientras que la segunda, tiene atribuciones relacionadas con el desarrollo de los programas y la coordinación a las unidades foráneas.

2.4.2. DESCRIPCIÓN DE LOS CENTROS SCT

De acuerdo con el Reglamento Interior de la SCT, en su artículo 31, ésta cuenta con órganos administrativos desconcentrados y delegaciones para resolver sobre la materia y dentro de su ámbito territorial, los asuntos relacionados con las facultades asignadas a la SCT.

Cada centro SCT, lo dirige un Director General del cual depende:

- Subdirector de Obras que se encarga de coordinar los trabajos relacionados con el concesionamiento y construcción, y conservación de la infraestructura carretera.

- Subdirector de Opresión, mismo que tiene a su cargo las unidades relacionados con servicios de transporte: Comandancia de Aeropuerto, Policía Federal de Caminos, Departamento de Autotransporte Federal, Departamento de Transporte Ferroviario y la Unidad de Medicina Preventiva en el Transporte.

- Subdirector de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico mismo que coordina la normalidad y vigilancia de las comunicaciones.

- Subdirector Administrativo del que dependen los Departamentos de Recursos Humanos, Recursos Materiales y Recursos Financieros.

- Unidades de apoyo de Asuntos Jurídicos y la de Programación y Evaluación.

Si uno se centra en el departamento de Auto Transporte Federal en el que se han desconcentrado las facultades de los servicios de transporte de carga, pasaje y turismo, éste se conforma por:

- **Oficinas de licencias y Permisos**
- **Oficinas de Terminales**
- **Oficinas de Inspección y Vigilancia**
- **Oficina de Informática**

En la actualidad existen 68 Departamentos de Autotransporte Federal en cada una de las capitales de las entidades federativas y en otras 37 ciudades importantes del país.

Dichos departamentos tal y como se planteó, en el apartado sobre desconcentración, llevan a cabo todas las funciones operativas relacionadas con los servicios de transporte, de carga, pasajeros y turismo.

Los Departamentos de Medicina Preventiva del Transporte participan a través de la elaboración de exámenes para otorgar las licencias a los operadores del transporte carretero y en la realización de exámenes de operación a dichos operadores, en su jornada de trabajo para determinar las condiciones de salud de los mismos, y así promover la seguridad en la prestación del servicio.

La Subsecretaría del Transporte a través de las direcciones generales del Centro SCT, y los gobiernos estatales constituyen, en cada entidad federativa, una Comisión Consultiva del Transporte Federal, como instancia coordinadora de la federación, los gobiernos estatales y los municipales, los prestadores de servicio y los usuarios, para analizar y dar solución a los problemas del transporte.

En dicha comisión, por parte de la SCT participan la Dirección General del Centro SCT, el Subdirector de Operación y los titulares de los centros del trabajo del transporte de la entidad.

Por parte del gobierno estatal participan las autoridades responsables del transporte, también participan los prestadores de servicios a través de sus representantes: Cámara Nacional de Carga CANACAR, y Cámara Nacional de Pasajeros CANAPAT.

Así mismos los usuarios del transporte, las organizaciones de trabajo del transporte y representantes de otras Secretarías cuando se requiere su participación en dicha comisión, asisten a las reuniones de la comisión.

Paralelamente a la Comisión Consultiva del Transporte Federal, la SCT ha contraído un Acuerdo de Coordinación para modernizar el Autotransporte en cada entidad federativa, mismo que es firmado por el representante del SCT y el ejecutivo estatal.

Entre los considerandos de este acuerdo, destacan: (33)

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra entre sus principios básicos el pacto federal que se fundamenta en el respeto de la soberanía de las entidades federativas en lo concerniente a su régimen interior, a la unión de los estados de la federación conforme a los principios de esa ley fundamental.

2. El Ejecutivo Federal y el Gobernador Constitucional de la entidad federativa suscribieron el convenio único desarrollo de 1990, en el cual tiene el objetivo de establecer y ampliar las vías y mecanismos de coordinación y acciones entre ambos ejecutivos, a fin de apoyar la consecución de las prioridades nacionales y promover el desarrollo integral de la Nación.

3. El PND 89-94 y el Programa de cada Estado otorgan al transporte alta prioridad, dado el importante papel que desempeña en el traslado de personas, la movilización de mercancías y el desarrollo de las actividades turísticas, los cuales deben armonizar las

instancias federales, estatales y municipales para integrar servicios con la eficiencia y oportunidad que demandan los usuarios.

4. De acuerdo con el CUD que establece la Constitución en el artículo 26, el Ejecutivo Federal y el Ejecutivo Estatal deberán coordinar convenios, y las ejecuciones de las acciones previstas en el PDN.

5. El cumplimiento de la política de modernización económica y descentralización constituye una estrategia del gobierno y del Ejecutivo, para que concertadamente con el transporte organizado realice la modernización del autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, considerando acciones que promueven la productividad y eficiencia en este importante modo de transporte.

BASES:

a) Las presentantes bases, tienen como objeto definir y aportar las medidas de coordinación necesarias para que el autotransporte federal, estatal y municipal coordinen sus servicios e integren redes más eficientes del transporte que atiendan los requerimientos de los usuarios en un esquema de productividad y apertura.

b) La Secretaría y el Estado, se comprometen a atender en forma coordinada la organización de los servicios de acuerdo con los siguiente:

- Autotransporte de pasajeros

1. Llevar a cabo un diagnóstico sobre la prestación de los servicios de jurisdicción federal y estatal, identificando necesidades no satisfechas y proyecciones conforme al desarrollo Nacional y Estatal derivado de éste, elaboraran el Plan Rector de Autotransporte de Pasajeros del Estado que aliende las necesidades detectadas, a través de servicios coordinados.

2. Definir las zonas conurbadas de las ciudades que lo requieran, a fin de emitir conjuntamente la reglamentación aplicable y establecer que el otorgamiento de autorizaciones para el servicio de autotransporte de pasajeros en dichas zonas corresponderá a la autoridad estatal.

- Autotransporte de carga

Que los concesionarios y permisionarios federales y estatales presten servicios en toda la red de caminos federales y estatales dentro de la jurisdicción de la entidad federativa, ofreciendo a los usuarios mayores opciones.

Autotransporte de turismo

1. Llevar a cabo con la participación que corresponda a la Secretaría de Turismo, un diagnóstico sobre las necesidades de autotransporte de pasajeros y la forma en que deberán ser efectuados los servicios a nivel estatal y federal.

2. Integrar, con la participación de SECTUR el plan de autotransporte de turismo en el Estado, definiendo los circuitos básicos que se requieran.

3. Que los concesionarios y permisionarios presten sus servicios en toda la red de caminos federales y estatales dentro de la jurisdicción de la entidad federativa, ofreciendo a los usuarios mayores opciones.

Dicho acuerdo constituye las bases para que en el futuro puede lograrse un proceso de descentralización en el transporte carretero.

Hasta aquí el análisis descriptivo del capítulo dos

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DEL CAPITULO DOS.

1) **SCT.** Ley de vías generales de comunicación y reglamentos D.G. Asuntos Jurídicos. México 1987. p.p. 7 a 47.

2) **SCT,** Op. cit. p.p. 11 a 13.

3) **SCT,** Op. cit. p.p. 49 a 63

4) **SCT,** Op. cit. p.p. 64 a 96

5) **SCT,** Op. cit. p.p. 97 a 118

6) **SCT,** Op. cit. p.p. 119 a 126

7) **SCT,** Op. cit. p.p. 127 a 146

8) **SCT,** Op. cit. p.p. 147. a 161

9) **Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de las Vías Generales de Comunicación** p.p. 163 a 228

10) **Subcomité de la Triple T.** Encuesta de la triple T. SCT México 1993 p.p. f 23-24

11) **Op. cit.** p.p. f 23

12) **Op. cit.** p.p. f 25

13) **Idem.**

14) **Plan Nacional de Desarrollo** 1989-94. p.p. 16

15) **Op. cit.** p.p. 115

16) **Op. cit.** p.p. 115-116

17) **SCT.** Instructivo para la obtención de permisos Federales de carga y de servicios particulares Diario Oficial de la Federación México 31-V-89, p.p. 8-9

18) **SCT.** Reglamento para el auto transporte federal exclusivo de turismo. D.O.F. Mex. 8-III-90 p.p. 24-31

19) **SCT** Reglamento para el servicio público de pasajeros. D.O.F. 28-V-90 p.p. 11-22

20) **SCT,** Op. cit. p.p. 11

- 21) SCT, Op. cit. p.p. 14
- 22) SCT. Otorgamiento de permiso de reducida importancia D.O.F.28-V-90 p.p. 32-36
- 23) SCT. Otorgamiento de permiso para operar el servicio de autotransporte de turismo. D.O.F. 28-V-90 p.p. 37-41
- 24) SCT. Registro de asamblea para empresas para operar el servicio público de autotransporte federal. D.O.F. p.p. 42-43
- 25) SCT. Aprobación de sociedades de autotransporte. D.O.F. 28-V-90 p.p. 44-45
- 26) SCT. Acuerdo por el que se crea el comité de coordinación de los Centros SCT, dependientes de la SCI. D.O.F. 13-V-90 p.p. 11 a 13
- 27) SCT Acuerdo por el que el titular de los centros SCT, en el ámbito de su jurisdicción tendrán las facultades que se indican. D.O.F.13-V-91 p.p. 13 a 20
- 28) SCT. Acuerdo por el que se modifica la denominación de Deptos. de Transporte Terrestre y las Regiones de Ferrocarriles
- 29) SCT. Ley de caminos y puentes y transporte federal. D.O.F. 28-XII-93 P.P. 45 a 54
- 30) SCT. Reglamento Interior de la SCI. D.O.F. 19-III-94 p.p. 2 a 26
- 31) SCT. Op. cit. p.p. 3
- 32) SCT. Comisión consultiva del transporte federal; reglamento tipo Mex. 91 p.p. 1
- 33) SCT. Acuerdo de coordinación para la modalidad del autotransporte federal.. Mex. 1991 p.p. 3-4.

CAPITULO TRES.- ANÁLISIS DE LAS PERSPECTIVAS DE DESCENTRALIZACIÓN A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS DEL TRANSPORTE CARRETERO.

El objetivo de este capítulo es presentar un análisis relacionado con la situación actual y las tendencias de desarrollo del transporte carretero en las Entidades Federativas, así como el Marco Jurídico de dichas entidades, ya que éste o facilita u obstaculiza la descentralización.

El capítulo se organiza en tres partes:

- **Análisis de las características del transporte carretero en las Entidades Federativas.**
- **Análisis del Marco Jurídico de las entidades federativas.**
- **Perspectivas de la Descentralización.**

Las dos primeras partes presentan un análisis puramente descriptivo, mientras que en la tercera parte, los aspectos descritos en los puntos anteriores se relacionan con las posibilidades de descentralización.

3.1. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE CARRETERO EN LAS ENTIDADES FEDERATIVAS.

Este análisis retomará las siguientes variables:

1. Características de la Población
2. Características físicas de las Entidades Federativas
3. Inventario de caminos.
4. Importancia del Transporte Carretero.

3.1.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN.

Esta variable se analizará en función de la siguiente clasificación:

- Población rural que es aquella con menos de 2,000 habitantes;
- Población urbana, centros de población mayores de 2,000 habitantes;
- Densidad que es la relación entre el número de habitantes por kilómetro cuadrado.

Los datos hacen referencia al año de 1990 del XII Censo Nacional de Población, realizado por el INEGI y organizado en relación a las tres zonas que conforman el territorio nacional: Zona Golfo, Zona Centro y Zona Pacífico.(1)

CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN

| Zona-Estado | Urbano | Rural | Total | Densidad |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Golfo | 7,881,920 | 4,489,046 | 12,370,966 | 39.0 |
| Campeche | 374,780 | 160,046 | 535,185 | 10.0 |
| Quintana Roo | 364,374 | 128,903 | 93,277 | 10.0 |
| Tabasco | 745,718 | 756,026 | 1,501,744 | 61.0 |
| Tamaulipas | 1,823,704 | 425,877 | 2,249,581 | 28.0 |
| Veracruz | 3,501,726 | 2,726,513 | 6,228,239 | 86.0 |
| Yucatán | 1,071,618 | 291,322 | 1,326,940 | 75.0 |
| Centro | 34,210,696 | 9,706,970 | 43,917,666 | 50.0 |
| Aguascalientes | 550,697 | 168,962 | 719,659 | 129.0 |
| Coahuila | 1,697,321 | 275,019 | 1,972,340 | 13.0 |
| Chihuahua | 1,889,766 | 552,107 | 2,441,873 | 10.0 |
| D.F. | 8,213,843 | 21,901 | 8,235,744 | 5,494.0 |
| Durango | 774,417 | 574,961 | ,349,378 | 11.0 |
| Guanajuato | 2,525,533 | 1,475,060 | 3,982,593 | 130.0 |
| Hidalgo | 845,718 | 1,042,648 | 1,888,366 | 90.0 |
| Edo. México | 8,285,207 | 1,530,588 | 9,815,795 | 457.0 |
| Morelos | 1,023,228 | 171,831 | 1,098,736 | 242.0 |
| Nuevo León | 2,850,657 | 248,079 | 3,098,736 | 48.0 |
| Puebla | 2,652,779 | 1,473,322 | 4,126,101 | 122.0 |
| Querétaro | 627,839 | 423,396 | 1,051,235 | 89.0 |
| San Luis Potosí | 1,105,023 | 898,164 | 2,003,187 | 32.0 |
| Tlaxcala | 582,351 | 178,926 | 761,277 | 195.0 |
| Zacatecas | 586,317 | 690,006 | 1,276,323 | 17.0 |
| Pacífico | 15,867,105 | 9,093,908 | 24,961,013 | 31.0 |
| Baja California | 1,509,794 | 151,061 | 1,660,013 | 24.0 |
| Baja California S. | 248,665 | 69,099 | 317,510 | 4.0 |
| Colima | 357,034 | 71,476 | 428,510 | 71.0 |
| Chiapas | 1,296,742 | 1,913,754 | 3,210,496 | 43.0 |
| Guerrero | 1,369,536 | 1,251,101 | 2,620,689 | 41.0 |
| Jalisco | 4,340,432 | 962,257 | 5,302,689 | 66.0 |
| Michoacán | 2,186,354 | 1,361,845 | 3,548,199 | 59.0 |
| Nayarit | 511,731 | 312,912 | 824,643 | 30.0 |
| Oaxaca | 1,191,303 | 1,828,257 | 3,019,560 | 32.0 |
| Sinaloa | 1,412,447 | 791,607 | ,204,054 | 38.0 |
| Sonora | 1,443,067 | 380,539 | 1,823,606 | 10.0 |
| TOTAL | 57,959,721 | 23,289,924 | 1,249,645 | 41.3 |

3.1.2. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR ZONAS.

Como puede observarse en la tabla anterior la Zona Centro es la más poblada, ya que cuenta con el 53.9 % de población es decir 43,917,666 habitantes.

La Zona Pacífico le sigue con 30.7 % que viene hacer 24,961,093 habitantes, y la Zona Golfo es la menor poblada con el 15.4 % o bien 12,370,966 habitantes.

3.1.3. Tipo de población.

Aunque el 72 % de la población se distribuye en centros urbanos, sin embargo la población rural es aun importante en la Zona del Pacífico; en las entidades de Chiapas, Guerrero, Michoacán y Oaxaca; en la Zona Centro: Guanajuato, Hidalgo y Estado de México; y Veracruz en la Zona Golfo.

En estos Estados, el sector primario (actividades agropecuaria, forestal y pesca) en su estructura productiva tienen un peso específico muy importante.

3.1.4. DENSIDAD POR ZONA GEOGRÁFICA.

La Zona más densamente poblada es el Centro con 50 habitantes por kilómetro cuadrado, la Zona del Golfo con 39 habitantes por kilómetro cuadrado y la Zona Pacífico con 31 habitantes por kilómetro cuadrado es la menos densamente poblada.

3.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO NACIONAL.

Estas se analizarán de acuerdo a las variables:

- Superficie (medida en kilómetros cuadrados),
- Porcentaje que ocupa cada entidad dentro de cada zona y,
- Kilómetros de litoral con que cuentan las entidades costeras.

La información integrada se presenta en el siguiente cuadro, organizada por zona y cada una de las tres variables:(2)

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

| Zona-Estado | Área Km. | % | Costa Km. |
|-----------------|------------------|------------------|--------------|
| Golfo | 318,828 | 100-16.20 | 2,756 |
| Campeche | 51,833 | 16.26 | 53 |
| Quintana Roo | 50,350 | 15.79 | 1,265 |
| Tabasco | 24,661 | 7.73 | 190 |
| Tamaulipas | 79,829 | 25.04 | 366 |
| Veracruz | 72,815 | 22.84 | 504 |
| Yucatán | 39,340 | 12.34 | 378 |
| Centro | 855,427 | 100-43.48 | |
| Aguascalientes | 5,599 | 0.65 | |
| Coahuila | 151,571 | 17.72 | |
| Chihuahua | 247,087 | 28.88 | |
| D.F. | 1,499 | 0.17 | |
| Durango | 19,648 | 13.99 | |
| Guanajuato | 30,589 | 3.61 | |
| Hidalgo | 20,987 | 2.45 | |
| Edo. México | 21,661 | 2.51 | |
| Morelos | 4,941 | 0.58 | |
| Nuevo León | 64,555 | 7.54 | |
| Puebla | 33,919 | 3.96 | |
| Querétaro | 11,769 | 1.38 | |
| San Luis P. | 62,848 | 7.34 | |
| Tlaxcala | 3,914 | 0.45 | |
| Zacatecas | 75,040 | 8.77 | |
| Pacífico | 792,928 | 100-40.30 | 7,096 |
| Baja Cal. | 70,113 | 8.84 | 1,040 |
| Baja Cal. S. | 73,667 | 9.29 | 2,200 |
| Colima | 5,455 | 0.70 | 195 |
| Chlapas | 73,887 | 9.30 | 260 |
| Guerrero | 3,794 | 8.04 | 505 |
| Jalisco | 50,137 | 10.11 | 260 |
| Michoacán | 59,864 | 7.55 | 213 |
| Nayarit | 27,621 | 3.48 | 174 |
| Oaxaca | 95,364 | 12.03 | 509 |
| Sinaloa | 58,092 | 7.33 | 700 |
| Sonora | 184,934 | 23.32 | 1,040 |
| TOTAL | 1,967,183 | 100.0% | 9,903 |

3.2.1. EXTENSIÓN TERRITORIAL.

1) La Zona Centro cubre el 43.48 % del área territorial del país, es decir 855, 427 kilómetros cuadrados. Tres Estados sobresalen por su extensión territorial: Chihuahua 28.8%, Coahuila 17.7% y Durango 13.9%.

2) La Zona Pacífico cuenta con el 40.3% del territorio nacional, destacándose, Sonora 23.2 % Oaxaca 12.03% y Jalisco 10.11 %.

3) La Zona Golfo cuenta con el 16.20% del territorio, siendo Tamaulipas y Veracruz los Estados más extensos 25.04%, 22.84% respectivamente.

3.2.2. DISTRIBUCIÓN DE COSTAS Y LITORALES.

El Pacífico tiene el 72.2 % de las costas; es decir, 7,096 kilómetros siendo las Baja California los Estados con mas Litoral. La Zona Golfo integra 27.8% de litorales.

Con relación al transporte carretero los puertos en las zonas golfo y Zona Pacífico constituyen puntos de origen y destino, para el transporte carretero de mercancías siendo, los más importantes en el Pacífico: Manzanillo en Colima, Lázaro Cárdenas en Michoacán, en primer orden; Ensenada en Baja California, Pichilingue en Baja California Sur, Guaymas en Sinaloa, Acapulco en Guerrero y Salina Cruz en Oaxaca. Existen además otros 12 puertos locales de menor importancia.

En el Golfo se tiene los siguientes puertos: Veracruz y Tampico son los mas importantes; por otra parte Cozumel y Punta Tulum en Quintana Roo son los puertos en segundo lugar de importancia por sus flujos comerciales. Cayo Arca en Campeche, y Pajaritos en Veracruz son los puertos especializados en las exportaciones del petróleo. (3)

3.3. INVENTARIO DE CAMINOS

Este punto se analiza en base a las siguientes categorías:

- Caminos de Red Primaria, mismos que se integra por las carreteras de jurisdicción Federal.
- Caminos de Red Secundaria a cargo de las Entidades Federativas
- Caminos de la Red Terciaria, que son de Jurisdicción Municipal
- Red de caminos concesionados que son los que operan las empresas privadas.

A continuación se expone la información en un cuadro en que se organizan los datos por zona-estado y las cuatro categorías anteriores.(4)

INVENTARIO DE CAMINOS.
(1000 KM.)

| Zona-Estado | Primaria | Secundaria | Terciaria | Privada |
|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|----------------|
| Golfo | 8.888 | 12.935 | 25.915 | 0.129 |
| Campeche | 1.255 | 0.928 | 3.438 | 0 |
| Quintana Roo | 0.911 | 1.297 | 2.694 | 0 |
| Tlaxasco | 0.585 | 2.627 | 3.971 | 0 |
| Tamaulipas | 2.185 | 3.007 | 7.511 | 0.25 |
| Veracruz | 2.726 | 3.187 | 4.279 | 0.099 |
| Yucatán | 1.226 | 1.889 | 4.022 | 0.005 |
| Centro | 17.205 | 26.826 | 55.364 | 0.951 |
| Aguascalientes | .404 | 0.512 | 1.071 | 0 |
| Coahuila | 1.571 | 2.066 | 5.953 | 0.017 |
| Chihuahua | 2.705 | 2.566 | 6.036 | 0.140 |
| D.F. | 0.124 | 0 | 0 | 0.36 |
| Durango | 2.039 | 1.696 | 5.228 | 0 |
| Guanajuato | 1.238 | 2.064 | 4.12 | 0.096 |
| Hidalgo | 1.012 | 1.920 | 3.355 | 0.037 |
| Edo.Mex. | 0.863 | 5.689 | 3.061 | 0.253 |
| Morelos | 0.333 | 0.984 | 0.664 | 0.127 |
| Nuevo León | 1.275 | 2.693 | 4.863 | 0.036 |
| Puebla | 1.274 | 1.517 | 4.451 | 0.172 |
| Querétaro | 0.569 | 0.767 | 2.345 | 0.011 |
| S.Luis P. | 1.740 | 1.565 | 6.201 | 0.015 |
| Tlaxcala | 0.609 | 0.669 | 1.518 | 0.011 |
| Zacatecas | 1.449 | 2.118 | 6.497 | 0 |
| Pacífico | 19.650 | 21.343 | 49.344 | 0.681 |
| Baja Cal. | 1.652 | 1.654 | 4.389 | 0.101 |
| Baja Cal. S. | 1.292 | 1.411 | 3.358 | 0 |
| Colima | 0.437 | 0.424 | 0.679 | 0.027 |
| Chiapas | 2.232 | 2.485 | 6.345 | 0 |
| Guerrero | 2.264 | 0.486 | 5.378 | 0.137 |
| Jalisco | 2.324 | 2.705 | 6.197 | 0.172 |
| Michoacán | 2.548 | 2.299 | 4.548 | 0.025 |
| Nayarit | 0.788 | 0.805 | 1.874 | 0.061 |
| Oaxaca | 3.021 | 1.449 | 6.621 | 0 |
| Sinaloa | 0.854 | 4.263 | 4.223 | 0.129 |
| Sonora | 2.238 | 3.362 | 5.732 | 0.029 |
| TOTAL | 45,743 | 61.104 | 130.623 | 1.761 |

3.3.1. JURISDICCIÓN DE LA RED CARRETERA EN MÉXICO.

A nivel nacional se da la siguiente distribución de la red carretera

| Jurisdicción | Km. | % |
|--------------|----------------|---------------|
| Federal | 45,743 | 19.5 |
| Estatal | 61,104 | 25.5 |
| Municipal | 130,623 | 54.2 |
| Privado | 1,761 | 0.8 |
| Total | 239,231 | 100.0% |

Como se puede apreciar, la Jurisdicción Federal maneja tan solo el 19.5% de las carreteras, contra el 25.5% de los Estados y el 54.2% de los Municipios; lo que implica que la mayoría de la Red carretera no es de jurisdicción federal.

3.3.2. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LA RED CARRETERA.

Si se analiza por zonas la distribución de la red carretera, se tiene la siguiente situación:

| Red Carretera | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|----------------|
| Zona | Primaria | Secundaria | Terciaria | Concesión | Total |
| Golfo | 8,888 | 12,935 | 25,915 | 129 | 47,867 |
| Centro | 17,205 | 26,826 | 55,364 | 951 | 100,346 |
| Pacífico | 19,650 | 21,343 | 49,344 | 681 | 91,018 |
| Total | 45,743 | 61,104 | 130,623 | 1,761 | 239,231 |

3.3.3. ZONA GOLFO

En la Zona Golfo Tamaulipas y Veracruz, que son los que tienen una red de caminos más extensa tanto en el nivel federal como estatal, municipal y concesión. Estos estados son los más importantes desde el punto de vista económico en la zona.

3.3.4. ZONA CENTRO.

Esta zona siendo la más extensa, es la que cuenta con más Km. de caminos destacando Chihuahua, Edo. México, Coahuila, Zacatecas y San Luis Potosí.

3.3.5. ZONA PACIFICO.

Es la que tiene más Km. de jurisdicción federal de las tres zonas, y a nivel global se encuentra después de la Zona Centro.

3.4. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE CARRETERO.

El Transporte Carretero tiene una importancia determinante en el movimiento de personas y bienes.

En 1990 el Transporte Carretero cubrió el 85 % del movimiento interno de pasajeros y carga respectivamente.

Esta importancia se analizará por medio de los siguientes indicadores:

- **Participación del porcentaje del transporte en el PIB**
- **Consumo de Combustible**
- **Floata Vehicular.**

3.4.1. PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE EN EL PIB NACIONAL.

Haciendo referencia a la investigación del Sub. Comité de la Triple "T" sobre Perfiles Sectoriales de la Triple "T" (Transportes, Telecomunicaciones y Turismo) el sector más dinámico es el transporte con una participación porcentual del 5.7. % y una tasa de crecimiento anual del 3.7 %:

Participación Sectorial del la Triple "T" en el PIB 1990 (5)

| Indicadores | Porcentaje |
|----------------------------------|------------|
| Transporte | |
| -Participación sectorial % PIB | 5.7 % |
| -Tasa media anual de crecimiento | 3.7 % |
| Telecomunicaciones | |
| -Participación sectorial % PIB | 0.7 % |
| -Tasa media anual de crecimiento | 3.0 % |
| Turismo | |
| -Participación sectorial % PIB | 3.6 % |
| -Tasa media anual de crecimiento | 2.1 % |

Si uno se ubica en las tres zonas de análisis en 1990 se dio la siguiente situación en el sector del transporte:(6)

Participación del Transporte en el PIB 1990

| Indicadores | Golfo | Centro | Pacífico | Total |
|-----------------------------------|-------|--------|----------|-------|
| -Participación sectorial al PIB % | 5.93 | 5.50 | 5.50 | 5.7 |
| -Tasa media anual de crecimiento | 4.40 | 3.0 | 7.9 | 3.7 |

Como se puede observar en el cuadro, anterior la Zona del Pacífico es la que tiene el crecimiento más dinámico en comparación con las otras dos zonas de acuerdo a la media ponderada por entidad federativa que compone cada una de las tres zonas.

3.4.2. CONSUMO DE COMBUSTIBLE

De acuerdo a un análisis de la Comisión Nacional Ahorro y Energía, en el país se consumieron, en 1994 274.51 millones de litros de combustible, proveniente del petróleo es decir, de los cuales el transporte carretero utilizó el 37 %; esto es, 101.57 millones de litros de gasolina (7).

Tomando como referencia el consumo por zona, éste se distribuyó de la siguiente forma:

Consumo de combustible en 1990
(%-millones litros)

| Categoría | Golfo | Centro | Pacífico | Total |
|------------|-------|--------|----------|--------|
| Porcentaje | 18.8 | 46.9 | 34.3 | 100 % |
| Consumo | 19.09 | 47.63 | 34.84 | 101.56 |

3.4.3. FLOTA VEHICULAR.

De acuerdo a la investigación antes mencionada, la flota vehicular total del país en 1990 tuvo la siguiente distribución por zona:(8)

Flota vehicular por zona
(1000)

| Tipo de vehículo | Golfo | Centro | Pacífico | Total |
|------------------|-------|--------|----------|--------|
| Carros | 320.2 | 4535.4 | 1367.5 | 6223.1 |
| Camiones | 184.0 | 2219.9 | 322.1 | 2726.6 |
| Autobuses | 34.0 | 113.3 | 161.7 | 309.3 |
| Taxis | 19.0 | 228.3 | 28.5 | 275.8 |

Como puede observarse, la mayor concentración de la flota vehicular se ubica en la Zona Centro, con excepción de los autobuses; éstos tienen una participación mayor en la Zona Pacífico.

Si uno ubica el análisis de la flota vehicular del transporte carretero de jurisdicción federal y estatal se encuentra que el peso mayor se da a los estados y municipios en contraposición al federal de acuerdo al siguiente cuadro, en el que se analizan camiones y autobuses, ya que los taxis y carros son controlados localmente.(9)

| Jurisdicción de la flota vehicular (1000) | | | | |
|--|----------------|------------|--------------|------------|
| Jurisdicción | Camiones | % | Autobuses | % |
| Federal | 223.0 | 17.81 | 36.6 | 11.8 |
| Estatad | 2,503.5 | 82.19 | 272.7 | 88.2 |
| Total | 2,726.6 | 100 | 309.3 | 100 |

Hasta aquí el análisis de las características del transporte carretero en las entidades federativas, a continuación se describe su situación jurídica.

3.5.- ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS CON RELACIÓN AL TRANSPORTE CARRETERO.

En esta descripción, primeramente se expondrán los criterios de selección de la muestra, en base a la cual se estudian las condiciones jurídicas respecto a la regulación del transporte carretero por parte de los gobiernos estatales, para posteriormente pasar a la descripción de cada elemento de la muestra.

3.5.1. SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE ESTUDIO.

Para el análisis del Marco Jurídico de las entidades federativas, se seleccionaron 6 estados representativas de 3 niveles de desarrollo de dichas entidades. El criterio de selección fue intencional, en función del nivel de desarrollo de las entidades, y de la información con que se pudo tener acceso.

El criterio para la clasificación de los elementos de la muestra se basa en la participación porcentual de cada entidad federativa con relación al PIB nacional.

| | |
|---|--------------------------|
| a) Entidad Federativa desarrolladas: | Participación Porcentual |
| • Nuevo León (Decreto No. 239 del 31-07-91) | 3.50 % |
| • Veracruz (Decreto No. 49 del 30-XIII-86) | 6.25 % |
| b) Entidad Federativa de desarrollo medio | |
| • Querétaro (Decreto No. 26-XII-91) | 3.30 % |
| • Nayarit (Decreto No. 73 31-XI-90) | 2.60 % |

- c) Entidad Federativa de menor desarrollo
- Oaxaca (Decreto No. 8 I-XIII-80) 2.15 %
 - Chiapas (Decreto No. 103 25-V-83) 2.30 %

3.5.2.- ANÁLISIS DESCRIPTIVO.

En esta parte se describirán las atribuciones que en relación al transporte contiene las leyes orgánicas de los Estados de la muestra:

3.5.2.1. Nuevo León.

Título Tercero.

De la Competencia de las Dependencias del Ejecutivo

Artículo 16. Para el estudio y despacho de los asuntos en los diversos ramos en la Administración Pública estatal auxiliarán al titular del ejecutivo las siguientes dependencias:

1. **Secretaría General de Gobierno**
2. **Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado**
3. **Procuraduría Estatal de Justicia**
4. **Secretaría de Administración y Presupuesto**
5. **Secretaría de Desarrollo Económico**
6. **Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas,**
7. **Secretaría de Desarrollo Social**

- **Adscritas directamente al ejecutivo existirán las siguientes unidades de apoyo y asesoría:**
- **Contraloría General del Estado**
- **Coordinación de Planeación, Control y Gestión**
- **Coordinación para el Desarrollo Municipal y,**
- **Coordinación de Comunicación Social (10)**

Con relación al transporte las atribuciones se consideran en el artículo 22- incisos:

I. Diseñar y aplicar planes y programas para el desarrollo urbano, considerando los criterios urbanísticos, ecológicos, de vivienda, recreación, vialidad y transporte, y fijar las normas correspondientes.

V. Elaborar, por instrucciones del Ejecutivo y a solicitud de los municipios o de los particulares, en coordinación de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del estado, los planes de financiamiento para las obras publicas que impliquen la aplicación de

derechos de cooperación o impuestos sobre aumento y mejoría específica de la propiedad o aquellas que le asigne el Ejecutivo.

VI. Proponer, en su caso ante las autoridades hacendarias competentes, la derrama del impuesto sobre el aumento y valor y mejoría específica de la propiedad, y organizar y cuantificar la colaboración de particulares de la construcción de obras públicas;

X. Dirigir, coordinar y controlar, la ejecución de los programas de obras públicas, transporte, vialidad, vivienda, agua y cuidado del ambiente.

XIX. Previos los estudios correspondientes, proponer al titular del ejecutivo las tarifas del transporte público;

XX. Expedir placas, tarjetas de circulación, y licencias de conducir;

XXI. Garantizar la provisión del servicio público de transporte de personas de manera directa, en coordinación con organismos públicos o privados mediante concesión a terceros que cumplan con los requisitos establecidos.

XXII. Tramitar la solicitud de otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte de personas y mercancías en el Área Metropolitana.

XXIII. Diseñar y ejecutar las obras de infraestructura de transporte y vialidad conforme al Plan Estatal de Vialidad y Transporte (11).

Este artículo ya mencionado se relaciona con las atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.

3.5.2.2. Veracruz.

De las Dependencias Centralizadas del Ejecutivo.

Artículo 11. Para el estudio, planeación, resolución y despacho de los asuntos y diversos ramos de la Administración Pública Estatal, el titular del Ejecutivo se auxiliará en las siguientes dependencias:

- 1. Secretaría General de Gobierno**
- 2. Secretaría de Finanzas y Planeación**
- 3. Secretaría de Educación y Cultura**
- 4. Secretaría de Desarrollo Económico**
- 5. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas**
- 6. Secretaría de Desarrollo Agropecuario y Pesquero**
- 7. Secretaría de Salud y Asistencia**
- 8. Procuraduría General de Justicia**
- 9. Coordinación General de Comunicación Social (12)**

Las Funciones del Transporte Carretero en el Estado de Veracruz, se ubican en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y en la Secretaría de Gobierno; con relación a ésta, el artículo 27 inciso 29.

XXXIX. Atender los asuntos de tránsito y transporte.

Artículo 35. A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, corresponde el despacho las siguientes asuntos:

1. Formular programas anuales de conservación y rehabilitación de obras de comunicación, caminos, puentes estaciones, y centrales de autotransporte local, de acuerdo al Plan Estatal de Desarrollo.
2. Someter al acuerdo del Titular del Ejecutivo del Estado, las políticas y programas para la construcción, conservación y rehabilitación de caminos, carreteras y aeropuertos de jurisdicción estatal.
3. Intervenir en los criterios para la construcción de carreteras en la Entidad.
4. Vigilar y conservar los servicios de telefonía y demás medios generales de comunicación.
5. Fomentar la telecomunicación que tenga fines oficiales y culturales.
6. Administrar los parques de maquinaria.
7. Construir y conservar los caminos y puentes en cooperación con el gobierno federal, municipal y sector privado.
8. Planear ejecutar y supervisar en su caso, por administración directa, por adjudicación o por concurso a los particulares cualquier tipo de vía de comunicación estatal, a excepción de la que compete otra dependencia.
9. Las demás que atribuyan las leyes y reglamentos y otras disposiciones legales.(13)

3.5.2.3. Querétaro.

La organización del Ejecutivo Estatal se reglamenta en el artículo 20, auxiliando al Ejecutivo las siguientes dependencias:

1. **Secretaría de Gobierno**
2. **Secretaría de Planeación y Finanzas**
3. **Secretaría de la Contraloría**
4. **Secretaría de Desarrollo Económico**
5. **Secretaría de Desarrollo Agropecuario**
6. **Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ecología**
7. **Secretaría de Educación**
8. **Secretaría del Trabajo**
9. **Oficilla Mayor. (14)**

Las funciones como objeto de estudio se integra dentro de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ecología; mismas que se consignan en los artículos 21 y 24 de la Ley en los incisos:

XVI. Expedir, previo acuerdo del Gobernador o por su delegación, las licencias autorizaciones, concesiones y permisos cuyo otorgamiento no está atribuido a otras dependencias del Ejecutivo.

XXI. Administrar y vigilar el tránsito en las carreteras y caminos de jurisdicción estatal, en los términos que señalan las leyes, y reglamentos respectivos.

2. Formular, revisar y ejecutar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, así como el Plan Estatal de Vivienda.

3. Elaborar y vigilar los planes de los Directores.

4. Vigilar el cumplimiento y aplicación de las aplicaciones legales y reglamentarias de construcción y desarrollo urbano.

5. Participar en la coordinación de vivienda y urbanización.

6. Proyectar, ejecutar y vigilar la operación de particulares en las obras públicas que no sean de la competencia de otra dependencia.

7. Prestar asesoría y trabajar coordinadamente con los ayuntamientos de la entidad en la realización de obras públicas. (15)

3.5.2.4. Nayarit.

En el artículo sexto de la Ley Orgánica de la Administración Estatal se establece la organización del Ejecutivo.

El gobernador contará con el apoyo de las siguientes Secretarías:

- 1. Secretaría General de Gobierno**
- 2. Secretaría de Finanzas**
- 3. Secretaría de Planeación y Desarrollo**
- 4. Secretaría de Obras y Servicios Públicos**
- 5. Secretaría de Educación y Cultura.**
- 6. Secretaría de la Contaduría**
- 7. Secretaría de Agricultura y Ganadería**
- 8. Secretaría de Administración**
- 9. Procuraduría General de Justicia (16)**

El transporte carretero de Nayarit se ubica en la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, cuyas funciones se marcan en el artículo 11.

1. Formular, coordinar y supervisar los planes tendientes a regular el tránsito vehicular en las vías de comunicación de la jurisdicción del Estado.
2. Instrumentar las políticas y disposiciones generales tendientes a asegurar las garantías máximas de seguridad a los peatones y conductores de vehículos.
3. Celebrar con autorización del Ejecutivo, los convenios de coordinación con los municipios para la prestación del servicio público de transporte.
4. Dictar con acuerdo del Ejecutivo, las medidas necesarias para la prestación del servicio de transporte eficaz, moderno y eficiente.
5. Otorgar, previo acuerdo con el Ejecutivo, las concesiones a particulares del servicio del autotransporte.
6. Dictaminar en base a la ley, las regulaciones de contaminación ambiental producida por los vehículos automotores.
7. Vigilar el cumplimiento en materia de las leyes que dicte el gobernador.
8. Imponer disciplina y moralidad al personal de su dependencia.

9. Hacer funcionar reglamentariamente, la capacitación y adiestramiento del personal adscrito.

10. Elaborar los anteproyectos y propuestas reglamentarias sobre las distintas áreas que comprenden las funciones de la Dirección del Ejecutivo del Estado, en su área y por conducto del Secretario General de Gobierno. (17)

3.5.2.5. Oaxaca.

La Administración Pública del Estado de Oaxaca se organiza de acuerdo al artículo 21 Constitucional.

Para el ejercicio de sus atribuciones, que competen al Poder Ejecutivo del Estado, éste tendrá las siguientes dependencias de la Administración Pública Centralizada.

- 1. Secretaría General de Estado**
- 2. Secretaría General de Despacho**
- 3. Procuraduría General de Justicia**
- 4. Oficialía Mayor**
- 5. Dirección General de Finanzas**
- 6. Dirección General de Desarrollo Agropecuario y Forestal y Pesquero**
- 7. Dirección General de Desarrollo Económico**
- 8. Dirección General de Desarrollo Urbano y Obras Públicas**
- 9. Dirección General de Cultura y Recreación**
- 10. Las demás que el Ejecutivo señale. (18)**

En relación general al Transporte Carretero estas se ubican en el artículo 24 Constitucional inciso 22 relacionadas con la Secretaría General del Despacho y la Secretaría General de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, en el artículo 36: incisos I, VI, VII, VIII, IX, X.

I. Firmar Conjuntamente con el Gobernador del Estado todas las Leyes, Decretos y reglamentos que se expidan.

VI. Llevar a cabo y supervisar técnicamente los proyectos, realización y conservación de las obras públicas en el Estado.

VII. Coordinar los planes y programas de construcción y conservación de obras públicas, carreteras, caminos, etc, realizadas por el gobierno del Estado, en cooperación con el gobierno Federal, Municipios y particulares.

VIII. Coordinar con los ayuntamientos de la Entidad la programación y realización de obras públicas.

IX. Coordinar y supervisar, en el ámbito de su competencia, la realización de obras públicas a cargo de dependencias Federales que actúen en el Estado.

X. Construir y conservar las carreteras o caminos vecinales y demás vías de comunicación del Estado. (19)

3.5.2.6. Chiapas

La Administración Pública del Estado de Chiapas se organiza de acuerdo al artículo quinto.

Las funciones del transporte carretero se determinan en el artículo 21 de la Secretaría General de gobierno, fracción 14, 24 y en el artículo 27 de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, incisos: I, II, VI, VII, VIII.

La Ley orgánica de la Administración Pública de Chiapas se retoma del periódico oficial 25-V-86.

Artículo Quinto, para el estudio, planeación y despacho y asuntos de orden político, económico y social, el ejecutivo del Estado contará con las siguientes dependencias:

- 1. Secretaría General de Gobierno**
- 2. Secretaría de Desarrollo Rural**
- 3. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas**
- 4. Secretaría de Educación y Cultura**
- 5. Secretaría de Finanzas**
- 6. Secretaría de Administración**
- 7. Procuraduría General de Justicia (20)**

Artículo 21 la Secretaría General de Gobierno corresponderá al despacho los siguientes asuntos:

XVI. Dar trámite en los términos de leyes respectivas a las concesiones y permisos que otorga el ejecutivo.

XXVI. Administrar y vigilar el tránsito en las carreteras y jurisdicción Estatal, en los términos que señalen los términos respectivos.

Artículo 27. A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas corresponderá el despacho los siguientes asuntos:

1. Realizar en coordinación con la Comisión de Programación y Presupuesto los estudios, proyectos y programas relativos a la construcción de las obras requeridas, para brindar apoyo a los programas y proyectos de Desarrollo Económico y Social del Estado.
2. Expedir las bases, que deben sujetarse a las bases de los concursos para la ejecución de obras del Estado, y vigilar el cumplimiento de los contratos respectivos.
3. Celebrar en coordinación de SPP, y la SF, y la SA, los concursos para la adjudicación de los contratos de obras programadas.
6. Construir el buen estado de las carreteras, caminos vecinales y demás vías de comunicación de jurisdicción Estatal.
7. Coordinar, supervisar y controlar en el ámbito de su competencia, la realización de obras públicas a cargo de las dependencias Federales que actúen en el Estado.
8. Proyectar y controlar la construcción de obras públicas en coordinación y cooperación con la Federación, con otros Estados, Municipios y particulares.(21)

Expuesta la parte descriptiva del capítulo, a continuación se pasara al análisis de los aspectos descritos en relación a la descentralización.

3.3.- PERSPECTIVAS DE LA DESCENTRALIZACIÓN DEL TRANSPORTE CARRETERO.

Tomando como punto de referencia las condiciones existentes en las Entidades Federativas y las que prevalecen en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la descentralización del transporte carretero tiene las siguientes perspectivas:

3.3.1. CONDICIONES EXISTENTES EN LAS ENTIDADES FEDERATIVAS.

Para el análisis de este punto se hace referencia a la investigación cuantitativa expuesto con anterioridad en este capítulo.

ESTOS TRABAJOS NO FUERON
ELABORADOS POR LA SECRETARÍA

3.3.1.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN.

En el D.F. para 1990 se ubican 8,235,744 habitantes en comparación con los 12,370,966 en las 6 entidades federativas de la Zona Golfo, los 31,681,922 en 14 entidades federativas de la Zona Centro, y los 24,961,013 en las 11 entidades de la Zona Pacífico; es decir, en contraposición 69,013,801 habitantes en las entidades federativas.

Esto implica que en el D.F. con el 11% de la población se concentran las decisiones relacionadas con el transporte carretero de 81,249,645 mexicanos.

Inclusive, en el D. F., se da una centralización con relación a las Delegaciones, en el gobierno central se concentran las principales decisiones sobre la regulación y operación del transporte en el D. F.: mientras que en las 16 delegaciones se llevan a cabo algunos aspectos operativos, como son el frámite de licencias y registro de vehículos.

Esta situación patentiza la centralización de la administración pública federal. Esta situación justifica ampliamente el proceso de descentralización.

3.3.1.2. EXTENSION TERRITORIAL

Tomando como punto de partida la superficie en que se ubica el D.F. esta ocupa, 1,400.99 Km. cuadrados en comparación con las entidades federativas que se extiende en 1,965,864, Km. cuadrados.

En el 09% del territorio nacional se toman las decisiones del resto del país con relación al transporte federal, que es el de mayor importancia.

3.3.1.3. INVENTARIO CARRETERO.

Con todo y con el 19.5% del inventario carretero es de jurisdicción federal o sea, 45,743 Km. de estos tan solo 150 Km. se encuentran en el D.F. y el resto en las entidades federativas, además puede añadirse que el 80.5% de la red carretera nacional no es de jurisdicción federal, ya que el 25.5% es estatal el 54.2% es municipal.

Lo que implica la necesidad de descentralizar el transporte carretero.

Habrà de tomarse en cuenta que las condiciones de las carreteras federales, en muchos de los casos, se encuentran en mejores condiciones que los otros tipos de carreteras, que no son federales.

3.3.1.4. FLOTA VEHICULAR.

En el país existen 9,259,000 vehículos, de los cuales tan solo el 2.8% es de jurisdicción federal y el restante estatal; lo que también apunta a la necesidad de descentralizar.

En este sentido las variables: población, extensión territorial, inventario carretero, y flota vehicular en su contenido cuantitativo, plantea la necesidad de la descentralización del transporte carretero a las entidades federativas.

3.3.2.- LA SITUACIÓN JURÍDICA.

Considerando la situación jurídica de las entidades federativas, expuesto en el punto "2" de este capítulo en que se abordó la legislación de una muestra de 6 entidades federativas, relacionándolas con el transporte carretero, se dan las siguientes condiciones:

1. En los 6 elementos de la muestra se contemplan las funciones de regulación del transporte carretero. En algunos casos dichas atribuciones se fraccionan entre la Secretaría de Gobierno, y las Secretarías de Transporte, Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Secretaría de Desarrollo Social.

2. En todos los casos se establecen atribuciones relacionadas con la construcción y conservación de las carreteras, el registro y control del parque vehicular, y la seguridad y el control del transporte carretero.

Aunque la muestra no cubrió a todas las entidades federativas el análisis formulado plantea que existen los elementos y la experiencia por parte de las Entidades Federativas para ser receptoras de las atribuciones federales relacionadas con el transporte carretero.

3.3.3. CONDICIONES EXISTENTES EN LA FEDERACIÓN.

Este punto se abordara a partir de dos variables fundamentales:

- La organización de la S.C.T. en las entidades federativas y,
- Los mecanismos de coordinación vigentes entre federación y entidad federativa.

3.3.3.1. Organización de los Centros S.C.T.

Posiblemente S.C.T. es la dependencia federal que más ha avanzado en el proceso de desconcentración, a parte de la Secretaría de Educación Pública, y la Secretaría de Turismo que han tenido su proceso de descentralización, la primera en 1994 y la segunda a principios de 1995.

Volviendo al S.C.T., tal y como se apuntó en el Capítulo II, por el acuerdo del 13 de Mayo de 1991, todas las funciones operativas que estaban centralizadas en las Direcciones Generales ubicadas en el D.F. fueron desconcentradas a los centros S.C.T. y al Departamento de Auto Transporte Federal, en donde se toman las decisiones de carácter operativo con relación a las licencias y demás trámites de transporte federal de carga y pasajeros.

Dicho departamento está estructurado y cuenta con los recursos humanos, materiales y financieros, aspectos que también están desconcentrados en cada centro S.C.T.

En cada capital de las entidades federativas, y las principales ciudades del país existe un Departamento de Auto transporte Federal, siendo en la actualidad 66 departamentos los que llevan a cabo las cuestiones operativas del transporte carretero, por lo que existe una infraestructura de organización que de tomarse la decisión de descentralizarse las funciones de este subsector, las entidades federativas se verían reforzadas en su organización.

En este sentido la descentralización no afronta problemas con relación a la organización, ya que ésta implica ceder a las entidades federativas los departamentos de auto transporte

federal ya descritos en cada una de las ciudades, los recursos humanos, materiales y financieros que ya están desconcentrados en cada entidad federativa.

Este proceso de descentralización, podría darse a través de un instrumento jurídico por medio del cual se ceden atribuciones y un convenio a partir del cual se transfieren los recursos.

3.3.3.2. MECANISMOS DE COORDINACIÓN.

Como se apuntó en capítulo II, existen dos mecanismos de coordinación entre la federación y las entidades federativas:

- La Comisión Consultiva del Transporte Federal
- El Acuerdo de Coordinación para la modernización del Auto transporte.

1) LA COMISIÓN CONSULTIVA DEL TRANSPORTE FEDERAL.

Artículo dos.- Los objetivos fijados a la Comisión Consultiva son:

1. Constituir una instancia que interrelacione a los sectores público, social y privado para modernizar el sistema de transporte.

2. Propiciar la mayor productividad en el transporte federal: carretero, ferroviario, marítimo y aéreo.
3. Promover la coordinación de los diferentes modos de transporte en los órdenes federal, estatal y municipal
4. Propiciar, la participación, concertación y acción comprometida de los sectores involucrados en la integración de un sistema eficiente de transporte (22)

Las comisiones consultivas del TF se implantaron desde 1992 con un menor o mayor grado de eficiencia en las diferentes entidades federativas, lo que ha permitido la participación de los gobiernos estatales en el análisis de los problemas del transporte en general y del transporte carretero en particular y les ha facilitado obtener una experiencia en el manejo del transporte carretero.

La comisión consultiva del transporte federal puede ser el mecanismo por el cual se lleve a cabo un proceso de descentralización.

2) EL ACUERDO DE COORDINACIÓN.

El acuerdo de modernización del autotransporte es otro instrumento que puede utilizarse en el proceso de descentralización, acuerdo que tiene como objetivo:

Las presentes bases, tienen como objeto definir y adoptar las medidas de coordinación necesarias para que el autotransporte federal, estatal y municipal completen sus servicios e integren redes eficientes de transporte que atiendan los requerimientos de los usuarios en un esquema de productividad y apertura. (23)

Los acuerdos contraídos por la federación y las entidades federativas son los siguientes:

1. La Secretaría se compromete a emprender las acciones necesarias que deriven de este acuerdo para coadyudar con el Estado mediante la aportación de información necesaria para desarrollar los programas que se adopten.
2. El Estado se compromete a adoptar las medidas necesarias dentro de su marco soberano, a fin de integrar el marco legal que permita la congruencia con las regulaciones normativas federales.
3. La Secretaría y el Estado se comprometen a atender en forma coordinada la organización de los servicios, de acuerdo con lo siguiente:

Autotransporte de Pasajeros

a) Llevar a cabo un diagnóstico sobre la prestación de los servicios de jurisdicción federal, y estatal identificando los problemas y proyecciones conforme al desarrollo nacional y estatal, derivando de éste, elaborar el plan rector de autotransporte de pasajeros del Estado que atiendan las necesidades detectadas, a través de servicios coordinados.

b) Definir las zonas conurbanas de las ciudades que lo requirán a fin de emitir conjuntamente la reglamentación aplicable y establecer que el otorgamiento de autorizaciones para el servicio de autotransporte de pasajeros en dichas zonas corresponderá a la autoridad Estatal.

Autotransporte de Carga

a) Que los concesionarios y permisionarios federales y estatales presten servicios en toda la red de caminos federales y estatales dentro de la jurisdicción de los Estados, ofreciendo a los usuarios mayores opciones.

Autotransporte de Turismo

a) Llevar a cabo con la participación que corresponda a la Secretaría de Turismo un diagnóstico, sobre las necesidades de autotransporte de pasajeros y la forma que deban de ser efectuados los servicios a nivel estatal y federal.

b) Integrar, con la participación de SECTUR, el plan del Autotransporte de Turismo en el Estado, definiendo los circuitos, básicos que se requieran.

c) Que los concesionarios y permisionarios presten sus servicios en toda la red de caminos federales y estatales, ofreciendo a los usuarios mayores opciones. (24)

De esta forma el Acuerdo de Coordinación se presenta como un antecedente inmediato en el proceso de descentralización.

Sintetizando, las variables relacionadas con las condiciones en las entidades federativas, como las relacionadas con la S.C.T. plantean la necesidad urgente de la descentralizar el transporte carretero a los gobiernos Estatales con la finalidad que se resuelvan los problemas dónde se originen y de esta forma se de mayor celeridad a los procesos del transporte tanto de personas como de mercancías. Con esta medida, la estructura productiva de las entidades federativas se vería ampliamente favorecida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- (1) INEGI. Censo Nacional de Población y Vivienda Vol. IX, XI Mex. 1991.
- (2) INEGI op. cit.
- (3) Sub Comité Triple "T". Encuesta de Perfiles Sectoriales, SCT 1993.P.(f-13)
- (4) Sub Comité de Triple "T" op. cit. p.p. (f-23-24)
- (5) Sub Comité de Triple "T" op. cit. p. (f-6)
- (6) Idem.
- (7) CONAE. Consumo de Energía en México en 1990, SECOFI México 1992.
- (8) Sub Comité de Triple "T" op. cit. p.(f-25)
- (9) Sub Comité de Triple "T" op.cit. p.p. (f-25,26)
- (10) **ley de Organización de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León**. Periódico Oficial del 31-5-91. p.12
- (11) Op. cit. p.p. 27 a 31
- (12) **ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Veracruz** Diario Oficial del 30-XII-86. p. 10
- (13) Op. cit. p.p. 15 y 20 y 43 y 44.
- (14) **ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Queretaro** Periódico Oficial. 26-XIII-91 p.4.
- (15) op cit. p.4 y p.p.6,8.
- (16) **ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Nayarit** Periódico Oficial 31-X-90 p.p.
- (17) op. cit. 10, 11.
- (18) **ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Oaxaca** Periódico Oficial. p.p. 12,14, 23 y 81.
- (19) op. cit. p.p. 30, 31.
- (20) **ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Chiapas** Periódico Oficial 25-VI-86. p.6.

(21) Idem.

(22) S.C.T. Comisión Consultiva del Transporte federal p. 1.

(23) S.C.T. Acuerdo de Coordinación para la modernización del Autotransporte p.p. 2,3.

(24) S.C.T. op. cit. p. 3.

CAPITULO CUATRO: ENSAYO SOBRE LA DESCENTRALIZACIÓN DEL TRANSPORTE CARRETERO EN EL ESTADO DE OAXACA.

El objetivo de este capítulo es presentar un ejercicio de la aplicación de la propuesta de tesis sobre la descentralización del transporte carretero en el Estado de Oaxaca que es un elemento de la muestra analizada en el capítulo III.

Se selecciono el Estado de Oaxaca por dos razones fundamentales:

1. Siendo una Entidad que comunmente se clasifica como de menor desarrollo, comparada con otras Entidades en su capacidad administrativa en el manejo y disponibilidad de los recursos (políticos, administrativos, económicos etc), esta situación hace, que la investigación realizada tenga mayor merito, causa y valor.
2. Existiendo relaciones con funcionarios públicos federales y estatales en este Estado, la posibilidad de contar con más y mejor información hace de ello un mejor trabajo de investigación.

Siguiendo la metodología aplicada en la tesis, el Capítulo se integra de tres puntos:

1. Análisis Monográfico del Estado de Oaxaca
2. Análisis del Transporte Carretero en el Estado de Oaxaca

Ensayo de aplicación del proceso de Descentralización del Estado de Oaxaca.

4.1. Análisis Monográfico del Estado de Oaxaca.

En esta primera parte se presenta una breve descripción de este Estado, tomando como punto de referencia el estudio de tres conjuntos de variables:

- **Variables Ecológico-Geográficas**
- **Variables Económico-Sociales**
- **Variables de Gobierno y Administración Pública.**

4.1.1. Variables Ecológico-Geográficas.

Ubicación y Límites Geográficos

Oaxaca se encuentra ubicado en la Zona del Pacífico. Limita al Norte Puebla y Veracruz, al Este con Chiapas y al Oeste con Guerrero. La Superficie de este Estado tiene 93,952 Km², es el quinto Estado más grande de la República Mexicana. Su territorio representa el 4.8 % del total del territorio y está dividido en 570 Municipios; con una diversidad de culturas y etnias más representativas de México.

Orografía.

La Sierra Madre del Sur y la Sierra de Oaxaca son los sistemas montañosos más importantes de la Entidad, la primera se extiende paralela a la costa, en tanto que la segunda ocupa el norte y el noreste de la Entidad.

Ambas cadenas montañosas se unen en la Sierra de Niltepec, perdiendo altura paulatinamente hasta descender a la altura del mar en el Istmo de Tehuantepec.

Hidrografía.

Los ríos más importantes son: El Tomellín, El Grande de Ixtlán, Vueltas, Atoyac, y el Sordo que descienden hasta el Océano Pacífico. (1)

4.1.2. Variables Económicas Sociales.

Este punto se sistematiza en el análisis de los sectores y en los aspectos socio-demográficos.

Sectores Económicos.

Sector Primario (Agricultura, Ganadería, Tala, y Pesca)

En el Estado de Oaxaca el sector primario constituye la actividad económica con mayor peso económico.

A continuación se expondrá un cuadro descriptivo de la unidad de producción agrícola en el Estado de Oaxaca.

Agropecuaria Silvicultura Pesca.

| Grupo de Superficie | Total | solo Rural | solo privada | mixta ejidal |
|-------------------------|-------------------|-------------------------------|------------------|-----------------|
| Unidades de Prod. | 368399 | 76253 | 2844 | 7680 |
| Hasta 5 hectareas | 265349 | 57224 | 201831 | 6294 |
| Más de 5 hectar. | 103050 | 19029 | 82635 | 1386 |
| Superficie total | 3016825884 | 848703171 | 212490065 | 39632648 |
| Hasta 5 hectareas | 519036005 | 95882171 | 408465096 | 14688093 |
| Más de 5 hectar. | 24977820879 | 752820355 | 1720024969 | 24944555 |
| Unidades de Prod. | 342222 | 67446 | 267554 | 7666 |
| | | Rurales con Sup. de labor. | | |
| Hasta 5 hectareas | 260828 | 55620 | 198917 | 6291 |
| Más de 5 hectar. | 81838 | 11826 | 68637 | 1375 |
| Superficie de | 148676841 | 308597115 | 114609966 | 32071637 |
| | | labor | | |
| Hasta 5 hectarea | 486269907 | 88955888 | 382827772 | 14486247 |
| Más de 5 hectar. | 1000498510 | 219641 | 763271893 | 17585390 |

Del total de las unidades de la producción rural el 49.3% es superficie de labor el 42.3% es suelo para agostaderos ganaderos, el 7.3% lo constituye los bosques y selvas, y el 1.1% es tierra árida sin vegetación.

Haciendo referencia al tipo de cultivo de 1,486,768,41 tan solo el 2.5 % es cultivo de riego. Otra característica importante es que el cultivo de propiedad privada, como el ejidal y el comunal utilizan técnicas rústicas y poco a propiedades para esta época actual. (3)

La principal producción agrícola en orden de importancia es la siguiente:(4)

Producción Agrícola
(valor en porcentaje)

| Producto | % |
|-----------------------|------|
| maiz | 53.2 |
| café de oio | 17.1 |
| pasto | 9.5 |
| caña de azúcar | 4.5 |
| frijol | 4.1 |
| resto de los cultivos | 11.6 |

La Ganadería tiene una importancia relativa en la actividad económica del Estado, como puede apreciarse en el cuadro siguiente:

Valor de la Población Ganadera
(miles de nuevos pesos)

| | |
|------------|---------|
| Total | 3930629 |
| Bovino | 3044582 |
| Porcino | 285201 |
| Ovino | 109552 |
| Caprino | 223316 |
| Equino | 192930 |
| Aves | 23429 |
| Guajolotes | 29241 |
| Abejas | 22378 |

Otras actividades primarias como la silvicultura son de menor importancia, si se compara con el valor de la producción ganadera; la silvicultura aporta el 3% con relación a la producción ganadera, lo mismo puede afirmarse de la pesca, su valor llega al 2.4% en comparación con la ganadería.

Sector Secundario.

(Minería, Manufactura, Construcción, Energía)

La Minería tiene una importancia menor dentro de este sector, ya que tan solo existe 60 unidades, de producción que emplea 1,572 personas, y el ingreso de esta actividad económica para 1994 llegó a N\$ 39,624,1000.

La Manufactura tiene una mayor importancia en la estructura productiva de Oaxaca, especialmente en los productos del petróleo y derivados del carbón, de hules y plásticos;

dicha producción cubre el 73% del valor de la manufactura tal como se puede apreciar a continuación:(5)

Unidades Económicas e Ingresos Totales.

| Subsector | Unidades Económicas | Ingresos Totales miles de N\$ |
|-------------------------|----------------------------|---|
| Total | 11,555 | 103,456,744 |
| Productos alimenticios, | 5,352 | 181,721,960 |
| Textiles e industria | 2,289 | 405,176 |
| del vestir bebida, y | | |
| tabaco | | |
| Industria de la | 1,624 | 178,093 |
| madera | | |
| Productos del papel | 163 | 204,581 |
| Productos derivados | 124 | 755,253 |
| del petróleo | | |
| Productos minerales | 870 | 465,970 |
| derivados del carbón | | |
| y del petróleo | | |
| Industrias metálicas | ND | 69 |
| Maquinaria y equipo | 1,026 | 833,578 |
| Otras industrias | ND | 332,65 |

La Construcción tiene un peso relativo en el sector secundario, en el

Estado de Oaxaca con un valor de producción para 1994 de: N\$ 392,889,000, de los cuales el 91 % son de obra pública y tan sólo el 9 % son de obras privadas.

La Energía principalmente en su modalidad de electricidad es el cuarto elemento que integra en el sector secundario en Oaxaca , misma que es generada por dos termoeléctricas: Tamanzulaupa y Temiscal con el 99 % y una planta eólica que únicamente cubre el 1 %.

En el cuadro siguiente se presenta la distribución del uso de energía:(6)

Usuarios Volumen y Valor de Ventas de Energía Eléctrica según tipo de Usuario.

| Tipo de Usuario | Usuarios | Volumen de ventas | Valor de ventas N\$ |
|------------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------|
| | (giga wats por Hr) | | |
| Total | 665275 | 1259 | 246567 |
| Residenciales | 592925 | 495 | 60197 |
| Industriales | 540 | 502 | 81555 |
| Comerciales | 62484 | 152 | 70725 |
| Agrícolas | 5897 | 17 | 2064 |
| Alumbrado Pu. | 1587 | 57 | 22065 |
| Otros | 1842 | 36 | 9961 |

Sector Terciario Servicios.

En este sector se describe el comercio, turismo, y los servicios financieros.

El comercio es una actividad económica importante en la entidad, cuenta con 38,958 Unidades económicas y emplea a 6,7062 personas, tuvo un ingreso anual en 1993 de N\$ 6 338 142 800.(7)

Turismo En Oaxaca cuenta con hoteles y con una disponibilidad de cuartos 12 884.

De acuerdo de datos de la INEGI en 1994 visitaron a Oaxaca 704 050 turistas de los cuales, el 23% son de origen extranjero y el 77% nacionales, el consumo total de los turistas fue de N\$ 5 999 674 000.

Siendo Oaxaca una Entidad con una gran riqueza cultural. el 64 % se concentran en las zonas arqueológicas del Estado.(9)

Servicios Financieros y Bancarios. En el Estado de Oaxaca cuenta con 61 sucursales bancarias que ocupa 953 personas y proporciona un crédito medio anual a los sectores productivos por N\$ 533 905 000 de los cuales el 98 % tiene un origen de la banca comercial y solo el 2 % en la banca de desarrollo.

Aspectos Sociodemográficos.

La descripción del aspecto social en el Estado de Oaxaca se sistematiza en:

- Demografía
- Empleo
- Salud
- Educación

De acuerdo con INEGI en 1990 el Estado de Oaxaca tenía en ese año: 3 191 560 habitantes, de los cuales 1 477 438 eran hombres y 1 714 122 mujeres.(10)

La distribución de las 8 regiones que comprenden el Estado en 1990 se distribuía porcentualmente de la siguiente forma:(11)

| Región | (%) |
|--------------|------|
| Valle | 23.8 |
| Itsmo | 16.1 |
| Mixteca | 13.8 |
| Papaloapan | 12.6 |
| Sierra Sur | 9.2 |
| Cañada | 6.2 |
| Sierra Norte | 5.5 |
| Costa | 12.5 |

En el Estado de Oaxaca existen 775 844 oaxaqueños clasificados como económicamente activos, cuya ocupación se distribuye porcentual en el siguiente cuadro.(12)

**Distribución Porcentual Trimestral de la Población
Urbana Ocupada en el Area Urbana de Oaxaca
Segun Rama de la Actividad 1994**

| Rama de actividad | Enero Marzo | Abril Junio | Julio Septiembre | Octubre Diciembre |
|---|----------------|----------------|---------------------|----------------------|
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |
| agricultura gana- dería, pesca, caza | 2.3 | 2.3 | 2.6 | 2.5 |
| industria extracti- va y de electricidad | 0.7 | 0.4 | 0.7 | 0.7 |
| industria de la transformación | 11.8 | 12.5 | 12.6 | 12.2 |
| construcción | 7.4 | 7.3 | 8.9 | 9.8 |
| comercio | 23.4 | 22.6 | 21.7 | 21.8 |
| servicios | 37.7 | 38.8 | 36.1 | 36.7 |
| comunicaciones y transportes | 5.2 | 5.1 | 6.2 | 5.4 |
| gobierno | 11.5 | 11 | 11.2 | 10.9 |

Sector Salud. En el Estado de Oaxaca existe 910 Unidades médicas de los cuales 881 son de consulta externa y 29 de hospitalización.

Los Recursos Humanos empleados en la salud son 12 444 de los cuales 2 542 son médicos atendiendo una población usuaria de 2, 642 959 Hb.

Las Instituciones que prestan seguridad y asistencia social en esta entidad son: IMMS, ISSTE, PEMEX, SM, Solidaridad, SSA, DIF.

Es importante señalar que en el Estado de Oaxaca en el programa IMMS-Solidaridad, proporcionan el servicio médico al 51 % de la población usuaria utilizando el 49 % de las unidades medicas.(13)

Educación. De acuerdo con datos del INEGI en el ciclo escolar 93-94, de los niveles preescolares a bachillerato existían: 8 435 planteles, con 36, 267 maestros, y atendieron a 972,139 alumnos, destacando el nivel primaria que contó con el 64 % de la población escolar.

A nivel licenciatura para el mismo ciclo había 30,179 estudiantes en 30 centros de educación superior.(14)

4.2. Análisis del transporte carretero en el Estado de Oaxaca.

Esta segunda parte se expondrá un análisis transitorio en sus dos vertientes:

- Los Servicios Públicos del transporte
- El Análisis Institucional del Transporte

4.2.1. Análisis del Transporte.

En el Estado de Oaxaca se cuenta con transporte aéreo, marítimo, ferroviario y carretero. Con relación al transporte aéreo el Estado cuenta con 6 aeropuertos en las principales ciudades de Oaxaca: Oaxaca, Huatulco, Puerto Escondido, Salina Cruz, Xuchitán, y Pochilla.

El transporte marítimo de Oaxaca tiene (504 Km de litoral), contando con 6 puertos de altura unidos con el de Salina Cruz, el cual es el más importante, como puerto de salida de productos petroleros.

El transporte ferroviario cuenta con (650 Km de vía); este medio de transporte es importante ya que vincula los diferentes centros productivos con el puerto de Salina Cruz, en donde fluyen productos agrícolas e hidrocarburos especialmente.

Con relación, al transporte carretero este es más importante y necesario en el Estado. Tanto en transporte de carga como de pasajeros; siendo este el objeto de estudio, se analizará más en detalle.

4.2.2. Infraestructura del Transporte Carretero

La red carretera en el Estado de Oaxaca se organiza de la siguiente forma:(15)

| Tipo de carretera | Longitud Km | % |
|-------------------|------------------|--------------|
| Pavimentada | 3,569.0 | 22.9 |
| Revertida | 8,210.10 | 52.7 |
| Terracería | 3,789.80 | 24.4 |
| Total | 15,568.90 | 100.0 |

La categoría de carretera pavimentada incluye una carretera Federal de cuota de 159 Km, así mismo, si se comparan los datos estadísticos del Capítulo III; esto no incluye la categoría de caminos de terracería que se integran principalmente por: caminos de mano de obra y brechas.

4.2.3. Flota Vehicular

En el Estado de Oaxaca la flota vehicular, como en todas las Entidades de la Federación se tiene un Centro Foráneo y otra Estatal.

Para 1994 la flota vehicular total del Estado se distribuía de la siguiente forma:(16)

| Control | Cantidad |
|---|-----------------|
| Control Federal: | |
| 1. Camiones de carga | 1,028 |
| 2. Autobuses de pasajeros | 1,02 |
| 3. Vehículos de puertos aeropuertos y guías de turistas (taxis) | 53 |
| 4. Autobuses exclusivos de turismo | 80 |
| Subtotal Federal | 2,182 |
| Control Estatal: | |
| Cantidad de vehículos | |
| 1. Automóviles Oficiales | 706 |
| 2. Automóviles de alquiler | 4,256 |
| 3. Automóviles Particulares | 62,467 |
| 4. Autobuses oficiales | 30 |
| 5. Autobuses de alquiler | 915 |
| 6. Autobuses particulares | 292 |
| 7. Camiones Oficiales | 1,494 |
| 8. Camiones de alquiler | 2,870 |
| 9. Camiones particulares | 66,401 |
| 10. Motocicletas | 4,453 |
| 11. V Cicletas | 7,288 |
| Subtotal Estatal | 151,172 |
| Total Flota Vehicular | 153,354 |

Como puede apreciarse la flota vehicular de jurisdicción federal es tan solo el 1.4 % del total de la flota de la entidad.

Oaxaca no es la excepción a las tendencias nacionales en el transporte de pasajeros y de carga, que en 1990 transportó el 98 % de los pasajeros y el 85 % de la carga dentro del Estado.

El resto 2% se transporto en vía aérea y ferroviaria en la modalidad de pasajeros, y el otro 15 % de la carga se dio de igual manera por vía ferroviaria y marítima.(17)

Estos datos son contundentes respecto a la importancia del transporte carretero para el desarrollo de la Entidad.

4.2.4. Análisis Institucional.

El transporte carretero en el Estado de Oaxaca interviene la Administración Pública Federal y la Estatal, mismas que se explicarán a continuación:

4.2.4.1. Administración Pública Federal

La Federación interviene en el transporte carretero en el Estado de Oaxaca a través de la Dirección General del Centro SCT, mismo que se integra de la siguiente forma.(18)

Estructura Orgánica de la Dirección General del Centro SCT Oaxaca.

- 1. Dirección General**
- 1.0.0.1. Delegación Estatal de la Contraloría Interna**
- 1.0.1. Unidad de Asuntos Jurídicos**
- 1.0.2. Coordinación de Programa y Evaluación**
- 1.0.3. Coordinación de Comunicación Social**
- 1.0.4. Unidad de Información y Consultiva**

- 1.1. Subdirección de Obras**
- 1.1.1. Residencia General de Conservación de Carreteras**
- 1.1.2. Residencia General de Carreteras Federales**
- 1.1.3. Residencia de Carreteras Alimentadoras**
- 1.1.4. Superintendencia del Parque de Maquinaria**
- 1.1.5. Departamento de contratos y Estimaciones**

- 1.2. Unidad General de Proyectos Servicios Técnicos y Concesiones**
- 1.2.1. Unidad de Estudios**
- 1.2.2. Unidad de Laboratorios**

- 1.3. **Subdirección de Operación**
- 1.3.1. **Comandancia del Aeropuerto General**
- 1.3.2. **Comandancia de Aeropuerto**
- 1.3.3. **Departamento de Autotransporte Federal**
- 1.3.4. **Departamento de Transporte Ferroviario**
- 1.3.5. **Unidad de Medicina Preventiva**
- 1.3.6. **Centro Regional de Medicina de Aviación**
- 1.3.7. **Delegación de Capitanía del Puerto**

- 1.4. **Subdirección de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico**
- 1.4.1. **Departamento de Radio Comunicación**
- 1.4.2. **Departamento de Supervisión y Radiomonitoreo**
- 1.4.3. **Departamento de Control Gestión e Inspección**

- 1.5. **Subdirección de Administración**
- 1.5.1. **Departamento de Recursos Humanos**
- 1.5.2. **Departamento de Recursos Financieros**
- 1.5.3. **Departamento de Informática**
- 1.5.4. **Coordinación de Recursos Materiales**

En el Transporte Carretero intervienen dos subdirecciones: la de obras y la de operación.

1. **Subdirección de Operación**, cuya función sustantiva se relaciona con la regulación, supervisión, y evaluación del transporte Federal en la Entidad.

De esta Subdirección, dos departamentos están relacionados con el transporte carretero:

- El Departamento del Transporte Federal, mismo que se expuso en el Capítulo III; llevando a cabo las funciones desconcentradas de la operación del transporte. Existen dos departamentos: uno en la Ciudad de Oaxaca y otro en la de Tehuantepec.

Unidad de Medicina Preventiva.

Sus Funciones se centran en la inspección médica para el otorgamiento de licencias y permisos, y en la supervisión de las condiciones físicas de los operadores del transporte. Una unidad médica se localiza en la Ciudad de Oaxaca y otra en la de Salinas Cruz.

2. **La Subdirección de Obras**, también esta relacionada con el transporte carretero a través de sus departamentos de:

-Residencia General de Conservación de Carretera Federal misma que tiene a su cargo el mantenimiento de 3.021 Km de carretera federal.

Las Residencias Generales: Carreteras Federales y Carreteras Alimentadoras tienen la función de construir nuevas carreteras federales o alimentadoras en coordinación con el gobierno estatal.

Dada la crisis económica actual, la política de concesionamiento de carreteras y así como su demanda se han visto disminuidos en los últimos años.

La Superintendencia del Parque de Maquinaria administra centralmente el equipo pesado que es utilizado en la construcción y conservación de las carreteras federales

De darse la descentralización del transporte carretero en el estado de Oaxaca, la Unidad General de Proyectos y Servicios Técnicos y Concesiones desaparecería ya que es funciones serían transferidas al gobierno estatal.

A parte del centro SCT, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes interviene en Oaxaca, a través de la Comandancia de Policía Federal de Caminos encargada de la vigilancia de las carreteras federales dentro de la entidad.

Dicha comandancia depende jerárquicamente de oficinas centrales, ya que no se desconcentró; pero de darse el proceso de descentralización la comandancia deberá descentralizarse, al igual que las unidades del Centro SCT, expuestas con anterioridad.

En la Ciudad de Oaxaca se ubica una Comandancia de Región y una Comandancia local; además en Tehuantepec y Puerto Escondido se localiza una Comandancia local.

4.2.4.2. Administración Pública Estatal

De acuerdo al manual de organización del Estado de Oaxaca este se organiza de la siguiente manera: (19)

1. Gobernador Constitucional del Estado

1.0.1. Secretaría Particular

1.0.2. Ayudantía

1.0.3. Dirección de Comunicación Social

1.0.4. Representación del Gobierno del Estado en el Distrito Federal

1.0.5. Comité Estatal de Planeación para el Desarrollo

1.0.6. Comisión Interna de Administración Pública

1.0.7. Comisión Intersecretaral del Gasto Financiamiento para el Despacho de Asuntos en Materia de Gasto Público

- 1.1. Secretaría General de Gobierno
 - 1.1.1. Subsecretaría "A"
 - 1.1.1.1 Dirección Jurídica
 - 1.1.1.2 Dirección de Gobierno
 - 1.1.1.3 Dirección de Seguridad Pública y Tránsito
 - 1.1.2. Subsecretaría "B"
 - 1.1.2.1 Dirección de Prevención y Readaptación Social
 - 1.1.2.2 Dirección del Registro Civil
 - 1.1.2.3 Dirección del Registro Público de la Propiedad de Archivo General de Notarías

- 1.2. Procuraduría General de Justicia
 - 1.2.1. Subprocuraduría General de Justicia
 - 1.2.1.1 Dirección de Averiguaciones Previas
 - 1.2.1.2 Dirección de Control de Procesos
 - 1.2.1.3 Dirección de Defensoría Social
 - 1.2.1.4 Dirección de Servicios Periciales

- 1.3. Secretaría de la Controlaría
 - 1.3.0.1 Unidad de Quejas y Sugerencias
 - 1.3.1. Dirección de Supervisión, Control y Evaluación de Programas Coordinados
 - 1.3.2. Dirección de Supervisión, Control y Evaluación de Programas Estatales y Paraestatales

- 1.4. Secretaría de Programación y Presupuesto
 - 1.4.1. Dirección de Planeación, Programación y Presupuestación
 - 1.4.2. Dirección de Coordinación y Supervisión de Programas Federales y Municipales
 - 1.4.3. Dirección de Desarrollo de Sistemas

- 1.5. Secretaría de Finanzas
 - 1.5.1. Dirección de Ingresos
 - 1.5.2. Dirección de Egresos
 - 1.5.3. Dirección de Catastro
 - 1.5.4. Dirección de Servicios
 - 1.5.5. Unidad de Informática

- 1.6. Oficialía Mayor
 - 1.6.1. Dirección de Recursos Humanos
 - 1.6.2. Dirección de Recursos Materiales
 - 1.6.3. Unidad de Servicios Generales

- 1.7. Secretaría de Programas Estatales
 - 1.7.1. Dirección General de Promoción Industrial, Comercial y Minería
 - 1.7.2. Dirección General de Promoción Turística
 - 1.7.3. Dirección General de Educación, Cultura y Recreación
 - 1.7.4. Dirección General de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ecología

1.7.5. Dirección General de Desarrollo Agropecuario, Forestal y Pesquero

1.8. Secretaría de Programas Paraestatales

1.8.1. Promotora de Desarrollo y Constructores

1.8.2. Instituto de Vivienda de Oaxaca

1.8.3. Comisión Coordinadora de los Sistemas de Obras y Servicios de Agua Potable y Alcantarillado del Estado de Oaxaca

1.8.4. Administración de Obras y Servicios de Agua Potable y Alcantarillado en el Estado de Oaxaca

1.8.5. Artesanías Rurales e Industriales Populares de Oaxaca

1.8.6. Lanera de Oaxaca

1.8.7. Fertilizantes de Oaxaca

1.8.8. Central de Maquinaria Agrícola del Gobierno del Estado de Oaxaca

1.8.9. Mante de Piedad

1.8.10 Oficina de Pensilones

1.8.11 Centro Comercial Popular.

Las Unidades Orgánicas relacionadas con el transporte carretero son:

Secretaría de Gobierno a través de su Dirección de Servicios Públicos y Tránsito en el Estado, la Subdirección de Finanzas, por medio de la Dirección de Ingresos, así como la Dirección General de Desarrollo Urbano y Obras Públicas y Ecología:

1. Dirección de Seguridad Pública y Tránsito del Estado Esta dirección se encarga de planear, organizar, dirigir, controlar y evaluar la actividad de policía y tránsito y bomberos del Estado.

En este sentido la actividad relacionada con el tránsito carretero se orienta a mantener la seguridad y tranquilidad y orden público de la Entidad, función correspondiente a la desarrollada por la comandancia de la Policía Federal de Caminos de la SCT.

2. Dirección de Ingresos. Esta lleva a cabo al registro del padrón de contribuyentes incluyendo lo relacionado con el control vehicular con licencias y permisos, y se recauda los impuestos respectivos a través de las oficinas recaudadoras.

3. Dirección General de Desarrollo Urbana Obras Públicas y Ecología Esta Dirección General a través de la Dirección Comunicaciones se encarga de la construcción y conservación de caminos, y de acuerdo al manual de organización respectivos tiene el siguiente objetivo:

Planear, Ejecutar, y Evaluar los Programas y proyectos en materia de construcción y conservación de los sistemas de carreteras y caminos rurales en el Estado.

Si se hace un análisis comparativo de la Administración Pública Federal y la Estatal relacionado con el transporte carretero se tiene el siguiente resultado:

1. La función de regulación ,supervisión y evaluación a nivel federación se ubica en la Subdirección de Operación del Centro SCT.

A nivel estatal esta función esta dividida en la Subsecretaría de Gobierno y en la Subsecretaría de Finanzas.

2. La vigilancia de carreteras en la federación, reside en la Comandancia de la Policía Federal de Caminos, mientras que en el Estado en la Subsecretaría de Gobierno; Dirección de Seguridad Pública y Tránsito de Estado.

3. La Construcción y Conservación de Caminos están ubicadas nivel Federal en la Subdirección de Obras del Centro SCT, mientras que en el Estado se tiene la Dirección de Comunicaciones que lleva a cabo dicha función.

Como conclusión de esta comparación se diría que como consecuencia de la descentralización del tránsito carretero al gobierno estatal, las funciones relacionadas con el mismo, más las funciones transferidas por la Federación deberán integrarse en una unidad orgánica relacionada con el transporte, misma que se expondrán a continuación:

4.3. Ensayo del Proceso de Descentralización del Transporte Carretero al Gobierno del Estado de Oaxaca

En este punto se explicará el proceso de descentralización y la restructuración del transporte al interior del gobierno de Oaxaca.

4.3.1. Proceso de Descentralización

1. Objetivo General.

Llevar a cabo el proceso de descentralización del transporte carretero al gobierno del Estado a través de la firma de coordinación con el Ejecutivo Estatal y el convenio respectivo con el Sindicato(SCT), Sección Oaxaca, con la finalidad de instrumentar la estrategia del modelo de transporte que propone el PND 1995-2000.

(2) Conformación del Comité de Descentralización

La Comisión Consultiva del Transporte Federal en el Estado de Oaxaca, misma que se analizó anteriormente (capítulo III), se constituye como instrumento para implantar el proyecto de descentralización y transferir los recursos que serán investigados posteriormente.

Dicha comisión de descentralización tendrá un carácter temporal y operará de acuerdo a lo especificado en el acuerdo de Coordinación.

Sus funciones serían:

a) Preparar y someter a aprobación del Director del Centro SCT y del Gobierno Estatal los Convenios de Descentralización.

b) Planear, organizar, instituir, la transferencias de recursos al Gobierno Estatal.

c) Sensibilizar e integrar al personal descentralizado al Gobierno Estatal, así como capacitar al personal encargado de la operación del transporte carretero dentro del Estado.

d) Analizar y solucionar los problemas que se presenten dentro del proceso.

e) Evaluar el proceso de implantación del proyecto e informar al sector de SCT y al Gobernador de Oaxaca los resultados obtenidos de dicho proceso.

(3) Firma de Acuerdos y Convenios de Descentralización

Propuesta

Acuerdo de Coordinación que para la Federación del Transporte Carretero celebra el Ejecutivo Federal, por conducto del Secretario de la SCT y por la otra parte del Gobernador del Estado de Oaxaca.

Antecedentes

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra entre sus principios básicos el Pacto Federal, el cual fundamenta en el respeto a la soberanía de las Entidades Federativas.

2. El Ejecutivo Nacional y el Gobernador del Estado han, suscrito un Convenio Unico de Desarrollo, el cual tiene por objeto establecer y ampliar las vías y mecanismos de coordinación de acción entre ambos ejecutivos, afín de apoyar la consecución de las prioridades nacionales y promover el desarrollo integral de la Nación.

(3) Normación y Regulación del Transporte Carretero Federal que pasará a ser control Estatal.

a) La Construcción y Conservación de las Carreteras de Oaxaca y su vigilancia pasarán a manos del gobierno, dentro de su jurisdicción.

(4) Que de acuerdo con el Sistema de Planeación Democrática que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 26, el Ejecutivo Federal y el Ejecutivo Estatal deberán coordinar, mediante convenios, la ejecución de acciones previstas en el Plan para el Desarrollo Nacional.

Bases.

Primera. Las presentes bases tienen como objeto definir y adoptar las medidas de coordinación necesarias, para la federalización.

Segunda. "La Secretaría" Descentraliza en "la Entidad Federativa" las atribuciones que se relacionan con las atribuciones del transporte carretero.

Tercera. "La Entidad Federativa" se compromete a adecuar su Ley Orgánica de la Administración Pública para incorporar las atribuciones descentralizada, así como aplicarlas medidas instrumentales necesarias para el cumplimiento de dichas atribuciones.

Cuarta. La Secretaría Descentralizará los recursos financieros para instrumentarse en la Entidad Federativa correspondiente, con base al programa operativo anual.

Quinta. Para llevar a cabo el proceso de descentralización la Secretaría y la Entidad Federativa convienen integrar un Comité de descentralización bajo los siguientes criterios:

1. La Comisión Consultiva del Transporte Federal se constituirá en el Comité de Descentralización.

2. Atribuciones del Comité.

a) Elaborar el proyecto específico de descentralización en la Entidad

b) Analizar y resolver los problemas prácticos que se presenten en el proceso de descentralización.

c) Transferir los recursos que se deriven del proceso de descentralización.

d) Evaluar la implantación del proceso e informar C. Secretario y al C. Gobernador del Estado sobre los avances del mismo.

Sexta. La Secretaría se compromete a entregar a la Entidad Federativa guías y técnicas de dicho proceso.

Se firmará el siguiente Acuerdo en la Ciudad de Oaxaca el día de mil novecientos noventa...

POR "LA ENTIDAD FEDERATIVA"

POR "LA SECRETARÍA"

.....

.....

C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL**C. SECRETARIO DE LA SCT.**

Así mismo el Gobernador firmaría un convenio con la SCT, y con el Sindicato SCT, para que las secciones de Oaxaca relacionadas con la Subdirección de Obras y con los Departamentos de Transporte Federal y Medicina Preventiva, así como la Comandancia de Policía Federal de Caminos se integren al Gobierno Estatal.

(4) Transferencia de Recursos.(20)

El Centro SCT transferiría al Gobierno Estatal personal cuantificado en 935 plazas y un presupuesto de Gasto Corriente e Inversión de más de N\$ 138 millones al año, de acuerdo a la siguiente distribución:

| Unidad Orgánica | Recursos Humanos | Presupuesto Medio Anual (Miles N\$) |
|--|-------------------------|--|
| - Departamentos de Auto transporte Federal | 18 | 116 |
| - Unidades Médicas | 50 | 315.0 |
| - Comandancias de PFC | 87 | 1,400.0 |
| -Residencia Gral de Conservación | 578 | 82,667.0 |
| -Residencia de Carreteras Federales | 89 | 25,312.0 |
| - Residencia de Caminos Alimentadores | 113 | 28,899.0 |
| TOTAL | 935 | 138,709.6 |

Instalaciones.

Edificios donde se ubican, los Departamentos de Transporte Federal, Unidad de Medicina Preventiva, y la Comandancia de Policía Federal de Caminos de la entidad, mismas que se encuentren separados de las instalaciones de los centros SCT.

4.3.2. Propuesta de Reestructuración Orgánica del Gobierno Estatal para integrar las funciones relacionadas con el Transporte Carretero.

Como se vio con anterioridad, las funciones respectivas están fraccionadas en tres áreas diferentes de la Estructura Orgánica del Gobierno estatal. Por lo que se requiere integrarlas con las funciones y el personal descentralizado; por lo mismo se propone la creación de una Dirección General del Transporte con las siguientes características:

1. Objetivo.

Planear, organizar, ejecutar, y evaluar las actividades relacionadas con la regulación, construcción, conservación, vigilancia y evaluación del transporte carretero en la entidad.

Para el logro de este objetivo la Dirección General tendría en supuesto, la siguiente estructura orgánica:

- 1. Director General del Transporte**
- 1.1. Director de Autotransporte**
- 1.2. Director de Construcción y Evaluación**
- 1.3. Dirección de Tránsito y Policía de Caminos**
- 1.4. Dirección y Control de Registro Vehicular**

-La Dirección de Autotransporte; desarrollaría las funciones que llevan a cabo actualmente con excepción de registro de vehículos.

- La Dirección de Construcción y Conservación tendría a su cargo las funciones de la Subsecretaría de Obras Públicas cedidas por el Centro SCT y la actual Dirección de Comunicaciones dentro del Estado.

- La Dirección de Transporte y Policía de Caminos se conformaría por la actual Policía de Caminos de Oaxaca y Por la Dirección Seguridad Pública y Tránsito del Estado retomado de la Estructura Orgánica actual.

- La Dirección General y Control Vehicular integraría los registros Federales que lleva a cabo el Departamento de Autotransporte y los registros de la flota vehicular Estatal que controla la Dirección de Ingresos de la Subsecretaría de Finanzas.
De esta forma quedarían integradas las funciones respectivas del Transporte Carretero del Estado de Oaxaca.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- (1) **Diccionario Enciclopédico de México.**
Musaccio, Alberto
México 1980. p.p. 1377-1385
- (2) **INEGI. Anual Estadístico del Estado de Oaxaca**
México 1995
p.453
- (3) **INEGI** Op cit p.p. 466-468
- (4) **INEGI** Op cit p.p. 455
- (5) **INEGI** Op cit p. 605
- (6) **INEGI** Op cit p. 618
- (7) **INEGI** Op cit p.p.627
- (8) **INEGI** Op cit p.p. 623-625
- (9) **INEGI** Op cit p.p. 677-691
- (10) **INEGI. IX Censo de Población 1990**
Tomo I. p. 163.
- (11) **INEGI** Op cit p. 261
- (12) **INEGI** Op cit p.p. 235
- (13) **INEGI** Op cit p.p. 285-290
- (14) **INEGI** Op cit p.p 344-360
- (15) **INEGI** Op cit p.p. 108
- (16) **INEGI** Op cit p.p. 110,111
- (17) **Subcomité Triple "T"**
Perfiles Sectoriales de la Triple "T"
México 1991
p. f 23
- (18) **SCT Manual de Organización de los Centros SCT**
SCT. México 1995.

(19) Gobierno del Estado de Oaxaca

Manual General de Organización
México 1992.
p.p. 33,35.

(20) Lic. Cancino Subdirector de Operación del Centro SCT. Oaxaca
Datos obtenidos en la entrevista 05-02-96.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

En esta parte de la tesis, la información se integra en dos partes:

- Conclusiones generales con relación a la hipótesis y los cuestionamientos del planteamiento del problema.
- Líneas de propuesta para llevar a cabo la descentralización del Transporte Carretero en las Entidades Federativas.

A continuación se exponen ambos apartados.

A. CONCLUSIONES GENERALES.

1) COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS DE TRABAJO.

La hipótesis planteada al inicio de la tesis fue la siguiente:

La desconcentración operativa en el subsector del transporte carretero, puede ser un inicio adecuado para implantar un proceso de descentralización reforzándose así, la federalización del país, ó, la desconcentración será la continuidad del centralismo como mantenimiento del poder, del sistema centralista actual.

El análisis descriptivo de los Capítulos I y II, así como el análisis de Perspectiva de la Descentralización del Capítulo III, confirman dicha hipótesis.

a) Con relación a la población del Distrito Federal donde también se da una centralización en el Departamento del D.F. en relación a las 16 Delegaciones, se concentran las decisiones sobre el transporte carretero de 81,249,645 habitantes del país, en oficinas centrales SCT alejadas de donde se originan los problemas, es decir, o se descentraliza o se seguirá reforzando la centralización.

b) Por otra parte; al territorio, la concentración de la toma de decisiones es contundente: en el 0.9 % del todo el territorio nacional se toman las decisiones del 99.01 % restante, esto implica igualmente, o se descentraliza el transporte carretero o la desconcentración simplemente reforzará la centralización existente.

c) En el D.F. donde se concentra la toma de decisiones respecto al transporte carretero, solo existen 150 Km, con relación a los 45,743 Km de carretera de jurisdicción federal; los 61,104 Km de jurisdicción

Estatad y los 130,623 Km de jurisdicción Municipal; esto panteliza la necesidad de descentralizar ó la continuidad de la centralización.

d) Tomando como punto de referencia la flota vehicular, tan solo el 2.8% es de jurisdicción federal, no obstante el control que la federación tiene sobre la red carretera más importante constituida por las autopistas concesionadas y las carreteras federales.

Esta reflexión me lleva al mismo postulado:

O se lleva a cabo el proceso de descentralización ó, por el contrario se fortalece el centralismo.

e) Los Gobiernos estatales, de acuerdo a la muestra estudiada, están preparados jurídicamente para recibir las facultades relacionadas con el transporte carretero en su totalidad:

1) Sus marcos jurídicos contemplan la regulación del transporte carretero así como la seguridad vial, construcción y conservación de la red carretera.

2) La experiencia obtenida por los gobiernos estatales, en la Comisión Consultiva del Transporte Federal, y en las acciones desarrolladas en el Marco del Acuerdo de Coordinación, les ha dado experiencias en el manejo del transporte de pasajeros, de carga y turismo, por lo que la consecuencia lógica es que estas acciones de desconcentración se contemplan en un proceso de descentralización, como su consecuente.

3) El ejercicio de aplicación de la descentralización del transporte carretero en el Estado de Oaxaca, demuestra su viabilidad, con todo y que dicho estado es uno de los que cuentan con más problemas de crecimiento económico, además de la necesidad de modernizar el transporte para apoyar su desarrollo productivo, aspecto que se maneja en la parte monográfica del capítulo cuatro.

2.- RESPUESTA A LOS CUESTIONAMIENTOS DEL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Con relación a los cuestionamientos que integran la definición del problema con que se inició esta investigación, las respuestas que se derivan de este estudio son las siguientes:

a) Qué probabilidades existen de que el proceso de desconcentración llevado a cabo en la SCT, devenga en un proceso de descentralización?

Si se toma como punto de referencia las variables:

- **Población**
- **Territorio**
- **Inventario Carretero**
- **Flota Vehicular**
- **Situación Jurídica de las Entidades Federativas y,**
- **Condiciones Internas de la SCT.**

Las probabilidades de descentralización están dadas, tan sólo falta la decisión política para que la federación ceda a los treinta y un gobiernos estatales las facultades relacionadas con el auto transporte carretero federal.

b) Hasta qué punto las entidades federativas están preparadas para recibir las atribuciones relacionadas con la normación, regulación, creación de infraestructura y conservación de la red carretera; así como con la vigilancia de dicha red?

El estudio proporciona la información para sustentar lo siguiente:

Las entidades federativas están preparadas para hacerse cargo del transporte carretero en su conjunto en el ámbito de su jurisdicción, ya que tienen experiencia: norman dentro de su jurisdicción estatal y municipal, construyen y conservan la infraestructura y llevan a cabo la vigilancia del transporte carretero dentro de su territorio; por lo que, con la recepción de la infraestructura organizativa y los recursos respectivos, los gobiernos estatales podrían llevar a cabo las atribuciones que están concentradas en la federación.

c) Existen las condiciones políticas necesarias para que la federación ceda a las entidades federativas las atribuciones relacionadas con el transporte carretero?

Siendo la tesis del régimen actual, al menos en el discurso político, el de fortalecer la federalización, lo que ha implicado que el presidencialismo tradicional ha cedido algunos espacios políticos a los gobiernos estatales, dentro de un contexto mayor de una participación civil crítica; las condiciones políticas para llevar a cabo la descentralización del transporte carretero son las más adecuadas, ya que dicha acción confirmaría la coherencia interna del régimen actual respecto al decir y el actuar.

B. LINEAS DE PROPUESTA PARA LLEVAR A CABO LA DESCENTRALIZACIÓN DEL TRANSPORTE CARRETERO A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS.

Tomando como punto de referencia la investigación relacionada en el Estado de Oaxaca y el ejercicio de aplicación que se expone en el Capítulo Cuatro, se presenta la siguiente propuesta:

1. OBJETIVO GENERAL.

Llevar a cabo el proceso de federalización del subsector del transporte carretero a través de la firma de acuerdos de coordinación con los gobernadores de los Estados, convenios de concertación con las organizaciones que prestan el servicio del transporte carretero, de acuerdo a las modificaciones que apruebe el Poder Legislativo a la Ley de Caminos, Puentes y Transporte Federal; con la finalidad de instrumentar la infraestructura de modernización del transporte que propone el Plan Nacional del Desarrollo 1995-2000.

2. PREREQUISITOS DE LA DESCENTRALIZACIÓN.

La Dirección General del Transporte Terrestre elaboraría un programa para la instrumentación de las atribuciones descentralizadas en los gobiernos estatales.

-Criterios de unificación de políticas, homogeneidad de la normalidad e instructivos manuales ó similares de las atribuciones a ser descentralizadas.

Este punto no pretende que se de una interferencia de la SCT en los gobiernos estatales, sino que se orienta a prestar asesoría en cuanto a la unificación de criterios generales que homogeneicen el transporte carretero en el país.

3. TRANSFERENCIA DE RECURSOS.

Las Comisiones Consultivas del Transporte Federal se convertirían en cada entidad federativa en un comité de descentralización para la transferencia a los gobiernos estatales de:

- Departamentos de Autotransporte Federal
- Unidades Médicas
- Comandancias de Policía Federal de Caminos
- Residencias de Construcción y Conservación de Carreteras Federales

Así como los recursos, humanos, materiales y presupuestales de las unidades antes mencionadas.

4. PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN.

Como se apuntó en el capítulo cuatro, este proceso se conformaría por las siguientes actividades:

- **Elaboración del programa de descentralización**
- **Cambios en la legislación: Ley de Caminos, Puentes y Transporte Federal**
- **Firma de acuerdos de coordinación con los gobiernos estatales.**
- **Firma de convenios de concertación con las organizaciones de transportistas.**
- **Constitución de los comités de descentralización**
- **Transferencia de infraestructura de organización y recursos humanos, materiales y financieros**
- **Evaluación del proceso de descentralización.**

Dicho proceso se llevaría a cabo en un periodo de tiempo que podría ser diferente en cada Estado, pero con un seguimiento a la implantación del programa, podría medirse la efectividad del mismo y su contribución al fortalecimiento del federalismo.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Entrevista. Iic. Cancino** SUBDIRECTOR DE OPERACIÓN DEL CENTRO SCT, OAXACA. Datos obtenidos 05-02-96.
- Comisión de Modernización del Sector Público.** EVALUACIÓN RECIENTE Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN ADMINISTRATIVA. INAP. México 1988
- Comisión de Modernización del Sector Público** MARCO LEGAL-CONCEPTUAL DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN ADMINISTRATIVA. INAP. México 1988.
- CONAE.** CONSUMO Y ENERGÍA EN MÉXICO EN 1990. SECOFI México 1992.
- Congreso de la Unión** LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL D.O.F. México 28-12-94
- Musaccio Alberto.** DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO DE MÉXICO México 1980
- Dugull. I.** TRATADO DE DERECHO CONSTITUCIONAL Edif. París 1918 Tercera Edición.
- Gobierno del Estado de Oaxaca** MANUAL GENERAL DE ORGANIZACIÓN México 1992.
- Guerrero, Omar** LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN EL ESTADO CAPITALISTA INAP. México
- fraga. Gabino.** DERECHO ADMINISTRATIVO. 32a. Ed. Porrua México 1993
- INEGI.** XI CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA. Vol. IX, XI. México 1991.
- INEGI.** MANUAL ESTADÍSTICO DEL ESTADO DE OAXACA MÉXICO 1995.
- Kelsen. Hans** COMPENDIO DE TEORÍA GENERAL DEL ESTADO Ed. Nacional México 1974.

| | |
|--------------------------------|--|
| Estado de Chiapas | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE CHIAPAS. Periódico Oficial 25-VI-86. |
| Estado de Querétaro | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE QUERÉTARO. Periódico Oficial, 26-XIII-91. |
| Estado de Oaxaca | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE OAXACA. Periódico Oficial, 14-12-92. |
| Estado de Nuevo León | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Periódico Oficial 31-5-91. |
| Estado de Nayarit | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE NAYARIT. Periódico Oficial 31-X-90. México. |
| Estado de Veracruz | LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE VERACRUZ. Periódico Oficial 30-XII-86. |
| López. C.M. | YO, EL ESTADO, Ed. Trota Madrid, 1992 |
| Mazpules. P. | APUNTES DE DERECHO ADMINISTRATIVO Escuela de Derecho, U.A. CH. |
| Medina .R.R. | LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA EN LA LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE CHIHUAHUA Tesis. UIA, México 1979. |
| Mollor. A. | ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. UNESCO. |
| Poder Ejecutivo Federal | PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994. México. |
| Rebollado .J. | LA REFORMA DEL ESTADO EN MÉXICO Ed. F.C.E. México 1993. |
| SCT | ACUERDO DE COORDINACIÓN PARA LA MODALIDAD DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL. México 1991. |
| SCT | ACUERDO POR EL QUE SE CREAN LOS COMITÉS DE COORDINACIÓN DE LOS CENTROS SCT, DEPENDIENTES DE LA SCT. D.O.F. 13-V-90 México. |

- SCT ACUERDO POR EL QUE SE MODIFICA LA DENOMINACIÓN DE DEPARTAMENTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y LAS REGIONES DE LOS FERROCARRILES. México 1990.
- SCT. ACUERDO DE COORDINACIÓN PARA LA MODERNIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE. México 1991.
- SCT ACUERDO POR EL TITULAR DE LOS CENTROS SCT, EN EL ÁMBITO DE SU JURISDICCIÓN TENDRÁN LAS FACULTADES QUE SE INDICAN D.O.F. 13-V-91. México.
- SCT APROBACIÓN DE SOCIEDADES DE AUTO TRANSPORTE D.O.F. 28-V-90. México.
- SCT COMISIÓN CONSULTIVA DEL TRANSPORTE FEDERAL. México 1991.
- SCT LEY DE CAMINOS Y PUENTES DE TRANSPORTE FEDERAL. D.O.F. México 28-XII-93
- SCT LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y REGLAMENTOS. D.G. Ed. Asuntos jurídicos México 1897.
- SCT INSTRUCTIVO PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISOS FEDERALES DE CARGA Y DE SERVICIOS PARTICULARES. Diario Oficial de la Federación México, 31-V-89.
- SCT MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE LOS CENTROS SCT, del Gobierno del Estado de Oaxaca. México 1994.
- SCT OTORGAMIENTO DE PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO D.O.F. 28-V-90. México.
- SCT OTORGAMIENTO DE PERMISO DE REDUCIDA IMPORTANCIA. D.O.F. 28-V-90. México.
- SCT REGLAMENTO INTERIOR DE LA SCT. D.O.F. 19-III-94

