



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO



SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

**FACULTADES DEL PODER EJECUTIVO EN MATERIA DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SU UNIFICACION
PARA SIMPLIFICAR TRAMITES EN CONCESIONES,
PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
PRESENTA

Lilian Galván Bautista

México, D. F.



1996.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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 MAESTRO
EL DR. J. JESUS VARGAS PEDRAZA
(Q.E.P.D.)**

**Adelante de mi,
dejandome su ejemplo vivo,
en el camino que yo elegí
no tiene lugar su olvido.**

**Siempre admiré su temple,
combinación de coraje y amor
por defender el derecho de frente
a la justicia, con honor.**

**Hoy, le ofresco los frutos
que surgieron de la semilla
que un día sembramos juntos
por amor a esta Secretaría.**

LILIAN GALVAN BAUTISTA.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D. F., a 14 de octubre de 1996.

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P r e s e n t e

La pasante de esta Facultad GALVAN BAUTISTA LILIAN, ha elaborado la tesis denominada "FACULTADES DEL PODER EJECUTIVO EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. SU UNIFICACIÓN PARA SIMPLIFICAR TRAMITES EN CONCESIONES, PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES", iniciada bajo la asesoría del Lic. Juan Jesús Vargas Pedraza (que.p.d.) y terminada por el suscrito, a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso.

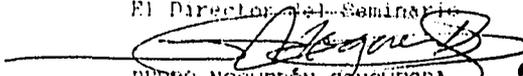
En la materia de esta tesis, se está en aptitud dicha tesis, de ser defendida por el suscritor, así como los profesores que integran el jurado de su examen, en el caso.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes para que dicha pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"

El Director del Seminario


PEDRO NOGUERÓN CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO



Agradezco a Dios, el
darme la vida y la inteligencia
que me han permitido llegar a
lograr esta meta.

TE AMO.

Gracias papás por
darme su cariño, su educación y
su ejemplo, que hicieron de mí
una mujer productiva, servicial
y responsable.

LOS QUIERO MUCHO.

También quiero darles
mi eterno agradecimiento a las
personas que durante el camino
de mi formación para lograr ser
una profesionalista, me brindaron
su ayuda y me apoyaron, desde
el precolar hasta este día tan
importante en mi vida.

QUE DIOS LOS BENDIGA.

**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO**

**AGRADEZCO A LA HONORABLE
CASA DE ESTUDIOS
QUE ME PERMITIO ENTRAR
AL UNIVERSO DE CONOCIMIENTOS
EN DONDE DESCUBRI MI MISION
EN ESTA VIDA
PARA SERVIR A MI FAMILIA,
A MI COMUNIDAD Y A MI PAIS**

**FACULTADES DEL PODER EJECUTIVO EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES SU UNIFICACION PARA SIMPLIFICAR TRAMITES EN CONCESIONES,
PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES.**

INTRODUCCION.....	1
-------------------	---

CAPITULO I

ANTECEDENTES DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO.

1.1. EPOCA PREHISPANICA Y VIRREYNATO.....	3
1.2. EPOCA DEL MEXICO INDEPENDIENTE.....	7
1.3. EPOCA DEL PORFIRIATO.....	10
1.4. LA CREACION DE UN ORGANO ADMINISTRATIVO PARA LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES DESPUES DE LA REVOLUCION.-	11

CAPITULO II

**LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN LA ADMINISTRACION PUBLICA
FEDERAL.**

2.1. ESTRUCTURA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. -	29
2.2. ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS.....	38
2.3. ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS.....	42
2.4. COMISIONES ADMINISTRATIVAS.....	45
2.5. SERVICIOS PUBLICOS QUE REGULA.....	52

CAPITULO III

MARCO JURIDICO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MEXICO.

3.1. LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.....	57
3.2. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.....	61
3.3. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.....	68
3.4. LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES.....	70
3.5. REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES.....	72
3.6. REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	74
3.7. LEY DE CAMINOS PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.....	77
3.8. LEY DE NAVEGACION.....	85
3.9. LEY DE PUERTOS.....	91
3.10. LEY DE AVIACION CIVIL.....	97
3.11. LEY FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES.....	108
3.12. LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO.....	116

CAPITULO IV

**ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA A TRAVES DE LAS CUALES EL EJECUTIVO FEDERAL
HACE USO DE SUS FACULTADES EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

4.1. LA CONCESION.	121
4.2. EL PERMISO.	124
4.3. LA LICENCIA.	126
4.4. LA AUTORIZACION.	127
PROPUESTA.	129
CONCLUSIONES.	130
BIBLIOGRAFIA.	132

INTRODUCCION

EL PRINCIPAL MOTIVO PARA ELABORAR ESTE TRABAJO ES PROPONER QUE SE UNIFIQUE EN UN SOLO ORDENAMIENTO JURIDICO TODAS LAS NORMAS QUE REGULAN LAS CONCESIONES, PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES QUE EN USD DE SUS FACULTADES OTORGA EL PODER EJECUTIVO FEDERAL.

SUCEDE QUE CON FRECUENCIA LAS PERSONAS FISICAS Y/O MORALES QUE DE ALGUNA MANERA ESTAN INVOLUCRADAS CON LOS MEDIOS DE COMUNICACION Y DE TRANSPORTE DESCONOCEN EN SU MAYORIA LAS NORMAS A LAS QUE SE SUJETAN, DEBIDO A QUE EXISTEN DIVERSAS LEYES Y REGLAMENTOS QUE REGULAN ESTE SERVICIO PUBLICO.

EN PRINCIPIO DEBEMOS APRECIAR Y VALORAR LOS IMPORTANTES AVANCES QUE A LO LARGO DE NUESTRA HISTORIA SE HAN DADO EN EL AMBITO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DESDE LA EPOCA PREHISPANICA HASTA LA ACTUALIDAD PARA EMPRENDER LA DIRECCION HACIA LA CUAL NOS CONDUCCEN ESTOS PROCESOS. ES PRECISO ANALIZAR LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SU ESTRUCTURA PUBLICA, PARA CONOCER SUS FUNCIONES Y COMO ESTA REGULADO CADA UNO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS QUE PROPORCIONA, POSTERIORMENTE ESTUDIAREMOS LOS PRINCIPALES ORDENAMIENTOS JURIDICOS QUE REGULAN LAS CONCESIONES, PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES QUE EN ESTA MATERIA EXISTEN, TOMANDO COMO BASE LA LEY SUPREMA; ASI TAMBIEN, TRATAREMOS LAS FACULTADES QUE EL PODER EJECUTIVO FEDERAL EJERCE SOBRE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO, TOMANDO EN CUENTA SU FINALIDAD PUBLICA Y COMPROBAR SI REALMENTE SE CUMPLE EN LOS DIVERSOS CAMPOS QUE ANALIZAREMOS PARA CONCLUIR CON ALGUNAS PROPUESTAS QUE LLEVARAN COMO FIN PROPORCIONAR UN SERVICIO PUBLICO EFICIENTE.

CAPITULO I

**ANTECEDENTES
DE LAS
COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES
EN MEXICO**

EPOCA PREHISPANICA

"Uno de los antecedentes más remotos de los cuales se tiene información sobre vías de comunicación, es el que relata la batalla de los mexicas contra los xochimilcas, en el que los primeros impusieron a manera de tributo por el triunfo obtenido, la construcción de una calzada que iba desde Xochimilco hasta Tenochtitlán. La construcción de esta fue muy simple, sólo se ocupó piedra y tierra para el camino".

"Algunos relatos históricos mencionan que los caminos prehispánicos eran simples brechas abiertas a través de bosques y montañas, en cambio otros precisan que los caminos eran construidos con tercerías, asentados sobre una sólida base de piedra caliza, cuya superficie era revestida con grava para rellenar las hendiduras y con una capa de argamasa que, como cemento natural formaba al endurecer una cubierta lisa y recia. A estas vías, se les denominaba con el nombre de "sacbe", que tenía una dimensión de 8 metros de ancho para facilitar el frecuente tránsito de viajeros de las numerosas caravanas de mercaderes, correos, mensajeros de guerra y cargadores de productos y mercancías. Los "sacbeob" conectaban a los grandes centros ceremoniales como el de Coba en Quintana Roo, cuya longitud era de 100 Km., y el de Chichen Itza en Yucatán".¹

"De acuerdo a varias investigaciones, se tiene conocimiento de que las rutas que se localizan en la zona mexicana formaban una gran red caminera de la altiplanicie, entre los principales estaban:"

"De Tenochtitlán a Texcoco, Teotihuacán y Tulancingo. En esta población se iniciaban dos vías: una a Papantla, en la costa Golfo, y la otra a Veracruz, de donde continuaba casi paralelamente hasta la región Maya."

"De Tenochtitlán a Xicalanco."

"De Tenochtitlán a Atlíxco, Cholula, Tecamachalco, y Xicalanco."

¹Andrés Caso Lombardo y otros, Cien años de Comunicaciones y Transportes en México, 1891-1991, pág. 69 cfr.

"De Xicalanco partían dos rutas: una a Tlaxiaco, en la región mixteca y centroamericana."²

En la región sureste los antiguos "olmecas" establecieron los caminos costeros del Golfo, lo cual permitió que se difundiera su cultura. Posteriormente, estos caminos fueron utilizados por los "chontales" "tabasqueños", encargándose de enlazar el área comercial del centro con la península de Yucatán, así los "olmecas" y los "chontales" se destacaron por ser grandes comerciantes y hábiles marinos, pues también recorrían toda la península de Yucatán, Bélgica y Centro América, partiendo desde los puertos del Golfo hasta Darién en Panamá.

Otro lugar en el que desarrollo grandemente las vías de comunicación pluviales, fue la cuenca del Valle de México, donde habían lagos de poca profundidad, lagunas, pantanos y gran cantidad de manantiales lo que produjo que el transporte fuera por agua, construyendo embarcaderos, canales o acequias ondas que comunicaban a una ciudad con otra. Desde la época más antiquísima, los aztecas habitaron en el valle ocupando la octava parte de la zona, que abarcaba Culhuacán, Chumalpa y Chimalhuacán. Siempre utilizaron el transporte por agua, puesto que desconocían el uso de la rueda o los animales de carga.

"El embarcadero principal de Tenochtitlán, se ubicaba al oriente de la isla en un lugar llamado Teamoalco, aunque, habían otros como el conocido posteriormente con el nombre de la lagunilla, en él cabían hasta 25 mil canoas. En estas transportaban hortalizas, frutas y flores, cereales, aguas, mieles y diferentes materiales de construcción. Los ríos fueron utilizados también como caminos de agua, rutas comerciales o de conquista. Las cuencas hidrológicas más importantes en el país se encuentran en el Estado de Veracruz, Tabasco y Chiapas, regiones en las que la culturas Olmeca, Maya y Totonaca, usaron los ríos como vías de expansión y comunicación, iniciaba en la costa del Golfo de México, rodeando hasta Centro América, incluyendo sitios de gran actividad mercantil".³

²Caso Lombardo, op. cit. pags. 69 y 70. cfr.

³Caso Lombardo, op. cit., pág. 71

EPOCA DEL VIRREINATO

Después de haberse consumado la conquista, Hernán Cortes en 1522 mandó construir el camino de Tenochtitlán a Veracruz para comunicarse con España, en 1531 este camino se transformó en carretera, introduciendo Sebastián de Aparicio las carreteras tiradas por bueyes en la nueva España, esta vía permitió introducir a la Nueva España la cultura europea, así como a los misioneros, y un importante avance tecnológico como lo es la imprenta, entre otras cosas. Luego abrió un nuevo camino a Querétaro y a Zacatecas, (éste camino, a diferencia de los otros, fue empedrado para transportar durante siglos cientos de carretas llenas de plata).

A diferencia de los intereses comerciales españoles, las rutas de transporte fueron las mismas en la colonia que en la época prehispánica; uno de los progresos fue que aumentaron los caminos vecinales y el medio más importante de transporte que la arriaría.

El Virrey Antonio de Mendoza, ordenó la construcción de importantes caminos como el de México, Acapulco, debido a que este puerto permitía el comercio por las Filipinas, ya que era el único autorizado por el litoral Pacífico.

Durante la Colonia en la Nueva España, la construcción y conservación de los caminos establecidos estaban coordinados por el sistema de consulados quienes recababan fondos necesarios a través de los derechos que gravaban las mercancías de importación además se implantó por primera vez en nuestro país el tributo por peaje que exigió a los usuarios de los caminos a partir de 1574.

Buscando nuevos territorios para conquistar, se abrieron infinidad de rutas sobre todo marítimas especialmente en el Océano Pacífico. Así en 1536 se inicia la comunicación marítima directa entre México y Perú desde las costas de Huatulco, Oaxaca, siendo este el puerto principal del llamado "Mar del Sur".

En 1559 el Virrey de la Nueva España, Don Luis Velasco emprende nuevas exploraciones en las Islas del Poniente hacia las Malucas, para traer especiarías y establecer una ruta de regreso a la Nueva España, que después de 2 viajes que no pudieron regresar el tercer barco estableció finalmente dicha ruta.

En esta época se creó la línea marítima comercial que existió durante 250 años ininterrumpidos, siendo así, la que ha durado el período más largo que cualquier compañía naviera en todo el mundo. Esta línea iba de Acapulco a Manila.

A cargo de los mercedes estaba el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, a quien le correspondía conocer los avalúos de los embarques y desembarques de mercancías, derechos, obras para mejorar los puertos y construcción de caminos, entre otras funciones, originando de este modo una organización pública en materia de transportes. Hasta esta época ya estaban habilitados los puertos de Matamoros, Soto la Marina, Altamira, Veracruz, Tlacotalpan, Campeche, Sisal, Acapulco, San Blas, Mazatlán y la Paz.

Por cuestiones económicas, se construyeron nuevos caminos y se construyeron rutas hacia las minas y los desiertos del norte para colonizarlos. "A finales del virreinato la Nueva España contaba con caminos reales por los que podían transitar en carretas, al sistema caminero del país estaba formado por 55 rutas de carretera y 105 de herradura. Su longitud total era de 27,325 kilómetros de los cuales 19,720 correspondían a caminos que sólo permitían el paso de paatones y bestias, y 7605 kilómetros que admitían el tránsito rodado. Los caminos principales eran de México a Acapulco, de México a Guatemala por Chiapas, de México a Santa Fe, de San Luis Potosí a Monterrey, de Morelia a Guadalajara y después a Colima, de Guadalajara a San Blas, de Zacatecas a Monclova, de Durango a Morelia, y de México a Querétaro y de San Luis Potosí".⁴

⁴Caso Lombardo, op. cit., pág. 75

EPOCA DEL MEXICO INDEPENDIENTE

Durante la época independiente se intentaron muchos cambios en el gobierno, fue así como Don Miguel Hidalgo creó 2 secretarías de estado con el fin de distribuir las atribuciones del Poder Ejecutivo Federal, una de ellas fue la Secretaría de Estado y Despacho a cargo de Don Ignacio López Rayón, y la otra de Gracia y Justicia a cargo de Don José María Chico. Pero fue con la Constitución de Apatzingan en 1819, cuando por primera vez se establecieron las bases más completas para la organización del Poder Público creando 3 secretarías de Estado: la de Guerra, la de Hacienda y la de Gobierno, a pesar de que la vigencia de esta constitución fue corta, aportó un gran progreso para la organización del Poder Público.

Una vez consumada la Independencia en 1821, surgió la administración pública como una sucesión diversificada de la antigua Secretaría del Virreinato con base en cuatro Secretarías de Estado y del Despacho; la de Relaciones Interiores y Exteriores; la de Justicia y Negocios Eclesiásticos; la de Guerra y Marina, y la de Hacienda, de las cuales la Secretaría de Relaciones Interiores y Exteriores estaba a cargo de las materias correspondientes a comunicaciones y transportes y obras públicas, vinculadas a las vías de comunicación, dentro de sus funciones comprendía las relativas a composturas de caminos, calzadas y puentes; construir los caminos que requiera el país; atender la comunicación postal apoyándose en la Dirección General de Correos.

En 1830 México permitió la reinversión extranjera, lo que provocó la necesidad de construir en 1833 la construcción del primer ferrocarril que conectaba a México con Veracruz pasando por Jalapa, siendo fundamental para el comercio, ya que Veracruz era el puerto marítimo más importante del país, lo que causaba grandes beneficios socioeconómicos en el transporte ferroviario, este proyecto comenzó a funcionar hasta septiembre de 1850 con una longitud de 13 kilómetros que partía del puerto hasta El Molino en 1857 se inauguraron 5 kilómetros más, pero finalmente se concluyó la ruta México-Veracruz en 1873 que duró 36 años para su realización.

En 1841 se reorganizó la administración pública en general repercutiendo en las comunicaciones, transportes y obras públicas, reestructurando funciones del Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores adicionando la atención de los caminos y peaje, la consejería y conservación del Palacio Nacional y proseguir la construcción del desagüe de "Huehuetoca" entre otras obras públicas; que anteriormente estaban a cargo del Ramo de Gobernación. En 1853, se creó la Administración General de Caminos y Peajes, dependiente del Ministerio de Fomento, ésta dependencia publicó en 1853 los itinerarios y derroteros considerando por primera vez los caminos con el nombre de carreteras.

La Constitución de 1857, observó la misma organización de la Administración Pública sólo modificando algunas funciones de sus dependencias. En este mismo año se publicó el Reglamento Provisional de Directorio de Caminos el cual regulaba relaciones entre funcionarios, y establecía normas para el trazo de las rutas y para el ciudadano de equipos y herramientas.

Durante la Guerra de Reforma, la organización administrativa sufrió muchos cambios, afectando principalmente el número de dependencias, los cuales se debía en gran parte a los conflictos sociales que vivía la sociedad mexicana, por la guerra civil y la lucha por la soberanía nacional.

Bajo el Gobierno del Presidente Benito Juárez, se expidió una Ley mediante la cual se establecía el modo de juzgar y castigar a los salteadores de caminos que en ese tiempo eran muy comunes.

Al igual que en la época virreinal, el comercio marítimo fue una de las actividades más importantes en México, pero en la época independiente y durante los primeros años de la República estuvo seriamente afectada, pues sólo existían dos puertos en servicio, el de Veracruz en el Golfo y el de Acapulco en el Pacífico, además se concretó a exportar únicamente materia prima, ya que no existía la industrialización, no obstante las guerras de reforma y de intervención dificultaron

enormemente el funcionamiento normal de los puertos y sus correspondientes aduanas, por lo que en 1871, se expidió un Reglamento que creaba las capitanías de puerto provocando grandes conflictos con las aduanas marítimas, por lo que tuvo que expedir una circular en 1881 otorgando la primacía al administrador aduanal en lo referente a carga y descarga de barcos en los muelles portuarios.

Con el triunfo de la república, se estableció la tranquilidad social permitiendo así, la consolidación de la administración pública, tomando un importante papel de la Secretaría de Fomento, quien puso las bases para impulsar la prosperidad del país, "La evaluación de la sociedad y de las actividades económicas, así como las crecientes, y cada vez más complejas necesidades de infraestructura y servicios para la movilización de personas y bienes, y el intercambio de información, hicieron indispensable la creación de una institución capaz de satisfacer las nuevas demandas; así surgió, en 1891, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas".⁵

⁵Caso, Lombardo, op. cit. pág.19

EPOCA DEL PORFIRIATO

Durante el gobierno de Porfirio Díaz, se continuó con el establecimiento de las seis secretarías que ya existían conservando, además, los lineamientos del régimen de Don Benito Juárez (como lo fueron la Secretaría de: Relaciones Exteriores, la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Justicia e Introducción Pública, la Secretaría de Fomento, y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público).

En 1891, se decretó una Ley que crea la nueva Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, transformando en gran medida la administración pública mexicana, como consecuencia de la evolución moderna que causaba sus efectos en las comunicaciones, los transportes y las obras públicas. Las atribuciones que se le confirieron a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas abarcaban "los correos, la relación con la Unión Postal Universal, los telégrafos, los teléfonos, los ferrocarriles, las obras portuarias y los faros, los monumentos públicos y las obras de utilidad y ornato, las carreteras y calzadas; los puertos, ríos, puentes, lagos y canales; la consejería y las obras en los palacios Nacional y de Chapultepec, y el desagüe del valle de México, así como también, construir y conservar carreteras, calzadas y puentes; y las nuevas funciones relacionadas con los servicios telefónicos y el transporte ferroviario.

Se crearon nuevas unidades administrativas que permitieran una eficiente organización, como la Dirección General de Faros, la Comisión Hidrográfica, la Dirección General de Correos y la Dirección General de Telégrafos.

LA CREACION DE UN ORGANO ADMINISTRATIVO PARA LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES DESPUES DE LA REVOLUCION

A inicios del siglo XX el medio de transporte más importante era el ferrocarril, por lo cual al estallar el movimiento revolucionario, la primera reacción del ejército federal fue bloquear las vías férreas, creyendo que así tendrían asegurado el triunfo, pero sólo lograron el desquiciamiento total del sistema provocando un caos en el progreso del país, en el aspecto económico-social, casi la mitad de los puentes, estaciones, rieles y durmientes con que contaba la nación estaban inservibles y a pesar de que la obra de reconstrucción se inicio en 1917, el automóvil empezaba a introducirse en algunos lugares de México.

A consecuencia de la huelga estallada en la compañía de tranvías en ese mismo año se improvisaron camiones, montados sobre bastidores de coches con viguetas de madera, tablas manteados, en los que cabían hasta 5 pasajeros. Así se origino el transporte citadino.

"Cuando se inicio la rehabilitación de los primeros caminos para automóvil, el país tenía 15 millones de habitantes. La producción automotriz era aún incipiente así que los transportes se fueron desarrollando paralelamente a las vías de comunicación".⁶

Los primeros caminos construidos comunicaron a 3 de las ciudades más importantes con otras: la ciudad de México con Pachuca, Puebla, Toluca y Acapulco, la de Mérida con Puerto Progreso y Valladolid, y la de Monterrey con Nuevo León.

Entre los años de 1925 y 1930 se iniciaron estas carreteras, creciendo a la par el tráfico automovillístico comunicando el 9% del área de la república por el automóvil y el camión. En esos años se utilizaron los primeros autobuses para 20 pasajeros y se iniciaron los servicios

⁶Caso Lombardo, op.cit., pág. 90.

regulares de México a Pachuca, de México a Texcoco y de México a Toluca.

"En 1925, el Presidente Plutarco Elías Calles, dispuso la creación de la Comisión Nacional de Caminos, lo que significó el punto de partida de la gran obra camionera con la que contamos actualmente".⁷ Para esto se había establecido un impuesto sobre la venta de gasolina, encomendándosele a esta comisión la aplicación de estos fondos.

El primer avión hecho en México fue a mediados de 1912, por Juan Guillermo Villasana y se le puso por nombre de "El Latinoamericano 1", y más tarde en 1915 se fundó la escuela Militar de Aviación, que desde 1953 se instaló en la Base Aérea No. 1 de Zapopan, Jalisco. En 1920 se creó en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la primera Oficina de Navegación Aérea, Antecedente de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En 1928 se inauguró la primera ruta postal aérea México-Tampico.

La Ley de Vías Generales de Comunicación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940; en la que se estipulan como vías de comunicación los caminos, ferrocarriles, puentes, corrientes fluviales navegables, mares territoriales, lagunas, lagos, rutas del servicio postal, y el espacio aéreo en el que transitan las aeroneves. Con el decreto de esta ley, se cubrieron varias de las necesidades que habían en el ámbito de las comunicaciones, específicamente en lo relacionado con la plantación, construcción, establecimiento y explotación, dándole preferencia a las zonas de mayor potencialidad económica, así como, a las vías de enlace o alimentadoras de troncales.

"En materia de transporte, esta Ley expone los lineamientos a los que deben sujetarse los concesionarios ya establecidos y los que se establezcan para ofrecer servicios públicos, teniendo la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones en las de otras empresas y con

⁷Caso Lombardo, op. cit., pág. 89.

las del gobierno, así como combinar sus servicios entre si cuando el interés público lo reclame".⁸

A través del Acuerdo Presidencial del 22 de diciembre de 1932 se originó la fórmula bipartita para la construcción de caminos en cooperación y adquirió cuerpo legal la creación de juntas locales, empresas de autotransportes y de las cámaras de comercio en las entidades federativas, trayendo como consecuencia una mayor y mejor expansión de la red, lo que constata que el gobierno federal no hubiera logrado esta realización por si sólo, haciendo necesaria la participación de la empresa privada, para conjuntar esfuerzos. Es importante señalar que la ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes siempre estuvo a cargo de las obras desde su proyecto, hasta la realización física de los caminos, considerándose así, propiedad de la sociedad.

El 12 de octubre de 1949 se decretó la creación del Comité Nacional de Caminos Vecinales, entidad con autonomía para adquirir legalmente bienes y administrarlos con personalidad Jurídica propia. Su patrimonio lo formulaban el 20% de los ingresos brutos provenientes del impuesto especial sobre la venta de automóviles y camiones ensamblados en el país, y las aportaciones estatales, municipales y particulares. Con la creación de este comité se elaboró una nueva fórmula de financiamiento tripartita que consistía en repartir el costo de las obras en partes iguales entre la federación, los gobiernos estatales y los particulares, Esta fórmula ha funcionado como una de las mejores maneras para impulsar el desarrollo del país y elevar el nivel de vida rural.

"En la década de los cincuentas se construyeron 22440 kilómetros de carreteras con lo que se duplica la red existente en 1950, alcanzando una longitud de 44890 kilómetros, con lo que quedaba vinculado por automóvil y camión el 27% del territorio del país. Entre las obras relevantes de este periodo está la unión de San Luis Potosí con Piedras Negras, pasando por Saltillo, la de Coatzacoalcos con Salinas Cruz y la

⁸Caso Lombardo, op. cit., pág. 91.

de Coatzacoalcos con Villahermosa, así como el inicio de una muy extensa red de caminos menores".⁹

Fue con la Ley de Secretarías y de Estado promulgada el 23 de diciembre de 1958 que creó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, atendiendo todas las nuevas exigencias que implicaba el adelanto económico y social, así como el incremento demográfico de la nación.

A partir de entonces esta Secretaría "se halla inspirada por una política que en sus líneas fundamentales propugna la cabal interpretación y satisfacción de los más altos intereses de la colectividad en cuanto concierne al transporte y a la comunicación".¹⁰

Obviamente la realización de esta política implicó la concurrencia y conjugación de múltiples esfuerzos, desde el aprovechamiento de la capacidad profesional, así como la introducción del más avanzado instrumental técnico, esencialmente en el área de Telecomunicaciones, Aeronáutica, Ferrocarriles, etc.

En un principio se requirió escrupulosos ajustes ante lo técnico y lo administrativo, así como una meditada planeación de la estructuración para la eficaz ejecución de las funciones encomendadas a este Dependencia.

"La importancia que desde el punto de vista hacendario asume cada uno de los organismos técnicos y cada una de las dependencias administrativas (en los primeros años de evasión) que componen la estructura preliminar del ramo de Comunicaciones y Transportes, puede ser estimada en forma aproximada a través de las cifras presupuestales que les fueron asignadas en 1959. Tres direcciones generales cubrieron por sí solas un 85.9% de presupuestos total de la Secretaría: Correos 34.3%, Ferrocarriles en operación 26.5%, y Telecomunicaciones 25.1%. Otros tres rubros Aeronáutica Civil, Servicios Generales y

⁹Caso Lombardo, op. cit., pág. 93.

¹⁰Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Memorias 1959, pág. 23.

Tránsito y Policía Federal de Caminos, absorbieron poco más del 10.5% de dicho presupuesto, Y en fin, con excepción de la Dirección General de Administración y el Departamento Médico, a los que correspondieron el 1.3% y el 1.6%, respectivamente, las restantes dependencias individualmente consideradas, esto es, Secretaría, Subsecretaría, Oficialía Mayor, Jurídico, Tarifas, Planeación y Comisión Técnica Consultiva no llegaron a representar siquiera el 1% del presupuesto total".¹¹

"En 1959 se paralizó el servicio aéreo, como consecuencia del conflicto obrero-patronal surgido entre las empresas domesticas de aviación y los pilotos a su servicio, produciendo así un grave daño a la economía nacional y demás esferas de interés colectivo, por lo que el Titular del Poder Ejecutivo, mediante acuerdo del 28 de enero del mismo año ordenó la requisa de las referidas compañías e inclusive sus instalaciones y equipos de vuelo, y dispuso a la vez que el Gobierno Federal ejerciera la administración y operación de los servicios".¹² De este modo fueron otorgadas estas funciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

"Más tarde fueron paralizados los servicios a cargo de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. A raíz de ello y con el propósito de aliviar la gravedad de la situación, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes intensificó al máximo los servicios de los ferrocarriles que opera directamente, es decir, de Sonora-Baja California, y del Sureste al mismo tiempo extendió autorización irrestricta a las empresas del servicio público federal de autotransportes de pasajeros y a los concesionarios y permisionarios de los servicios públicos federal y estatal de carga para aumentar discrecionalmente el número de corridas y para cubrir todos los caminos nacionales, en cada caso".¹³

Debido a las medidas adoptadas, los padecimientos que sufrieron los grandes centros consumidores, ante la paralización ferroviaria, fueron

¹¹Secretaría, op. cit, pág. 24

¹²Secretaría, ibidem.

¹³Secretaría, op. cit., pág. 26.

mínimos, Una vez desaparecida la emergencia, la Secretaría tomó providencias necesarias a fin de volver paulatinamente a la normalidad del funcionamiento de ambos servicios de autotransporte. De este modo, el gobierno federal de conformidad con el acuerdo presidencial el 17 de abril de 1959 requisó la mencionada empresa por conducto de esta Secretaría y que además procedió de inmediato a reanudar los servicios y proporcionar adecuada ayuda técnica y económica, a fin de que continuase normalmente la operación del sistema ferroviario.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Con base en la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado disponen en materia de aereotransportación que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes propugna por la realización de un programa encaminado hacia la satisfacción de las múltiples exigencias del presente desarrollo económico e incremento demográfico de la nación.

Se procura resolver los problemas de la absorción de los aumentos de tráfico, atender eficazmente las demandas de los sectores de población usuarios cuidar de la seguridad técnica y económica así como de la regularidad que deben ser concomitantes a la prestación de este servicio público; facilitar la costeabilidad de operación de las rutas aéreas por las empresas nacionales, como condición indispensable para el impulso de la aviación civil en el país, obtener una reciprocidad equitativa y real con las empresas extranjeras y un desenvolvimiento creciente de las nuestras, mediante la revisión de todos los convenios bilaterales referentes a la operación de rutas aéreas internacionales en los que México ha participado.

Se ha incrementado asimismo, a las actividades técnicas de la aeronavegación, a través del mejoramiento en las ayudas en ruta y mediante una promoción cada vez mayor de ingeniería aeronáutica, así como fomentando y controlando la enseñanza al personal técnico, se estudian las condiciones generales de los aeropuertos en relación con las del aerotransporte en nuestro país, y los principios que rigen su costo y recuperación, así mismo se examinan los medios de imposición de derechos por el uso de instalaciones aeroportuarias, con relación al cual se otorgan, cuando es procedente, facilidades administrativas.

Dentro de este programa se ha formulado el plano regulador del aeropuerto central de la capital, el cual conforme a los resultados previstos en el estudio respectivo, proporcionará mayor seguridad aeronáutica en las operaciones y numerosos beneficios al aeropuerto, estación de pasajeros y áreas adyacentes.

El aeropuerto y sus instalaciones corresponderán plenamente a los adelantos técnicos de la aviación civil y en consecuencia se incrementarán los ingresos de la administración del mismo, reduciéndose los costos de operación y mantenimiento.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aeronáutica civil, procura ejercer una estrecha vigilancia sobre el transporte aéreo, a fin de que la prestación de este servicio se lleve a cabo conforme a la ley, como única medida de protección a los intereses del público usuario de los portadores, del personal técnico aeronáutico y del propio Estado.

Por tal motivo, se exige a las empresas concesionarios que comprueben su capacidad técnica y financiera, y a las tripulaciones de vuelo y personal de tierra, que sustenten exámenes médicos y técnicos periódicamente como prueba de sus aptitudes, y que se hallen en posesión de la licencia respectiva.

Por lo que atañe a la aviación privada, se procura el desarrollo fomentando la construcción de aviones de bajo precio en el país, a efecto de que sean utilizados en zonas agrícolas e industriales.

Son motivo de constante revisión los reglamentos vigentes en materia aeronáutica y se procede a la formulación de los que aún faltan. Sucede lo mismo con respecto de las normas, principios y especificaciones de carácter aconsejable.

Finalmente, es oportuno expresar que se propugna con creciente éxito el fomento del turismo a través de la aviación civil, ya que ambos factores influyen de manera importante en la economía de la nación.

DIRECCION GENERAL DE CORREOS

La Dirección General de Correos en cumplimiento a las disposiciones que le han sido encomendadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de correos, según la Ley de Secretarías vigente, realiza los siguientes propósitos:

1. Eficacia, tanto en el transporte de toda clase de correspondencia, en cuanto a la prestación de los servicios públicos de vales, giros, apartados, etc.
2. Comunicación expedita con el servicio postal internacional.
3. Control y seguridad de la correspondencia a fin de evitar extravíos y daños de las piezas.
4. Colaboración efectiva con las demás dependencias del ramo para lograr una coordinación integral de los servicios.

La importancia que tiene el correo en las comunicaciones nacionales e internacionales, obliga a la Dirección General a imprimirle una incesante mejoría técnica y funcional que responda a las necesidades crecientes de la población.

Para ello, procura extender el servicio postal hasta los rincones más alejados de la República Mexicana aumentar y modernizar los locales de las oficinas de correos, dotándolas, a la vez, del mobiliario y equipo que requieren para su más eficaz funcionamiento, sustituir paulatinamente, conforme lo permiten las circunstancias presupuestales y por vehículos de motor y mantener una escrupulosa selección del personal, que permitan brindarles a los usuarios un servicio oportuno y merecedor de toda confianza, medidas que favorecen la mayor rapidez, volumen y seguridad del transporte de la correspondencia.

Es pertinente hacer notar que al producirse la extinción de la antigua S.C.O.P., los correos no sufrieron modificación alguna en su organización interna ni en la legislación que norma sus funciones.

Entre las tareas realizadas durante el periodo septiembre de 1958-agosto de 1959, destacada, por su fundamental importancia dentro de la evolución del servicio nacional de correos, la iniciación de las funciones de la nueva terminal postal del Valle de México, en Pantaco, donde se alojan tres oficinas del ramo: la de transbordos terrestres, cuya función básica es formar los despachos de la correspondencia que concentra, procedente del Distrito Federal o con destino a éste y a la de tránsito hacia los Estados, la de Bultos Postales Internacionales, que tramita la recepción y despacho de la correspondencia destinada al extranjero o procedente del mismo, que concentran las oficinas de cambio y las administraciones del D.F. y entidades de la República, y en la demás, funciona la aduana postal, que establece la cotización de mercancías importadas y exportadas y finalmente, la del Servicio de Vehículos, a cargo de la cual se halla la adaptación, reparación y mantenimiento del equipo móvil de correos en locales construidos exprefeso.

Por lo que atañe al aspecto editorial, la Dirección General de Correos continuó publicando mensualmente su indicador del Servicio Postal, órgano que registra la totalidad de movimientos administrativos, técnicos y de organización, así como el establecimiento de nuevas rutas, la aplicación de disposiciones legales, etc., que se producen en las diversas dependencias del ramo; y asimismo distribuyó entre el personal y público en general una nueva edición del Directorio de Calles del Distrito Federal, que contiene el sistema de zonificación en uso y varios suplementos para la rápida localización de dependencias oficiales, instituciones y sociedades.

DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES EN OPERACION

Siendo los servicios ferrocarrileros nacionales un factor de primera importancia para el progreso económico de México, especialmente por su capacidad para movilizar, con un costo mínimo, grandes volúmenes de carga y pasaje a largas distancias, y de conformidad con lo dispuesto en materia ferroviaria por la Ley de Vías Generales de Comunicación y las Secretarías y Departamentos de Estado, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Ferrocarriles en Operación, ejerce la vigilancia técnico-administrativa de las líneas férreas, tanto de concesión federal como de directa administrativa por el Estado; propugna la eficaz operación y coordinación de los servicios ferroviarios, sobre todo en lo que respecta a rehabilitación y conservación de vías, talleres, instalaciones y equipos, horarios, movimientos y conexiones; y atiende a la tecnificación total de los métodos, a la modernización de los sistemas de tráfico y a la consolidación de la red nacional en todos sus aspectos.

INTERVENCIONES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

En vista de que las labores desarrolladas por la Dirección General de Ferrocarriles en Operación, durante el lapso en consideración, abarcan un amplio capítulo de intervenciones administrativas y técnicas en las empresas ferroviarias nacionales, cabe destacar a continuación aquellas de mayor importancia.

ASPECTO LEGAL

1.- De conformidad con los términos del Acuerdo Presidencial Núm. 805 se autorizó al Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C. V., para enajenar, fuera de subasta terrenos urbanos en Guadalajara, Jal. con superficie total de 26,448.60 m², estableciéndose como precio mínimo de la operación la suma de \$3,019,199.10, según dictamen del la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.

Se le dio curso al Decreto Presidencial Número 1043 sobre desincorporación de terrenos ubicados en Mexicali, B. C. dentro del derecho de vía del F.C. Sonora-Baja California que serán puestos en venta entre los trabajadores del propio ferrocarril a efecto de que mediante financiamiento, constituyan en ellos sus casas habitación.

2.- En virtud de que el 17 de abril de 1959 el Ferrocarril Coahuila y Zacatecas, S.A., que comunica Saltillo Coah. y Concepción del Oro, Zac. suspendió ilegalmente sus servicios, se procedió a formular la documentación necesaria para la requisa de todas sus propiedades, efectuándose ésta el 24 del mismo mes por acuerdo Presidencial Núm. 520, lo cual permitió restablecer, al día siguiente, los servicios de la línea, quedando a cargo del administrador designado por el Ejecutivo Federal.

Se ha procurado mejorar las condiciones de los trabajadores y las de la operación de la línea, que sirve a una extensa zona minera.

3.- Se solicitó a la Secretaría del Patrimonio Nacional una acción coordinada del Gobierno Federal en defensa de sus propios intereses, respecto a los terrenos del Ferrocarril Intercalifornia, en Mexicali, B.C., de los que tratan de apoderarse independientemente algunos particulares.

4.- Se negó autorización al transaso de derechos incluidos en la concesión otorgada el 2 de diciembre de 1948, para construir y explotar un puente internacional entre Ciudad Camargo, Tamps. y Río Grande "City", "Tex."

5.- A solicitud de Petróleos Mexicanos fue autorizado el desmantelamiento de la vía particular de Cauville entre El Alamo y Zapotal, Ver., con longitud de 21 Km., por ser innecesarias a dicha institución.

INSPECCIONES. SUPERVISIONES

1.- Se establecieron 15 zonas de inspección ferrocarrilera en la República a fin de lograr una más eficaz y rigurosa supervisión de vías, instalaciones y servicios.

2.- Asimismo, fueron sometidos a inspecciones regulares tanto el sistema eléctrico de señales de los Ferrocarriles Nacionales de México, como las líneas aéreas de transmisión eléctrica del F.C. Mexicano y los sistemas de comunicaciones eléctricas de las divisiones Sureste, Veracruz al Istmo, Jalapa y Puebla, F.C. Mexicano, Terminal de Veracruz, Ver., Monterrey, San Luis, FF.CC. Nacionales de México, Chihuahua al Pacífico, Sonora-Baja California y del Pacífico.

Por otra parte, la elaboración de dictámenes sobre accidentes ferroviarios hizo necesario llevar a cabo diversas inspecciones e investigaciones en torno a las causas respectivas.

3.- En el aspecto de transportes se efectuaron diversas inspecciones tendientes a asegurar el cumplimiento, por parte de los ferrocarriles, de los reglamentos ordinarios respectivos, así como de los de la Asociación Americana de Ferrocarriles y su estricta sujeción a las disposiciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación en lo que atañe al equipo, servicio de carros, estaciones, transportación y conexos, habiéndose vigilado especialmente lo que se refiere a demoras, tonelajes pendientes de movilización y solicitudes de equipo por parte de usuarios, en realidad a todo lo cual, se formularon los informes y estados correspondientes. Diferentes quejas del público motivaron la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles en Operación en 35 casos de movimientos de carga, 35 de exprés, 12 de pasajeros, 3 de desfalco y 85 de índole varia.

DIRECCION GENERAL DE TELECOMUNICACIONES

En acatamiento al artículo 10 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, fracciones II y III, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se reserva las funciones específicas de planear, dirigir y operar las comunicaciones telegráficas y radiovisión en el país, velando por la expansión, y modernización de dichos servicios.

De esas funciones deriva el propósito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de aprovechar al máximo, por conducto de la Dirección General de Telecomunicaciones, los avances técnicos en la materia, incorporándolos, cuando cabe, a nuestro medio y de atender a la capacitación del personal en el manejo de los nuevos equipos y métodos.

Las mejores realizadas en tal sentido permiten afirmar que México cuenta actualmente con un sistema de telecomunicaciones altamente evolucionando que responde eficazmente a las necesidades que plantean tanto el incremento demográfico en cuanto al desarrollo económico nacional y cuyos beneficios alcanzan a las más modestas o apartadas poblaciones.

La Red Telegráfica Nacional se halla integrada por administraciones y sucursales telegráficas incorporadas que operan los servicios públicos de telegramas conferencias telefónicas por medio de la radiocomunicación de banda normal y de microondas, así como mediante las líneas conductores terrestres a través de ondas portadoras y equipos automáticos,

En la esfera Internacional han sido establecido nuevos circuitos físicos y radiotelegráficos, merced a los cuales se han abierto flamantes rutas, especialmente con países de América Latina, mejorándose, además, las ya existentes cuyo funcionamiento incluye los sistemas "morse", automático por "carrier" de radiotelefonía y radioteleimpresión.

El complicado equipo en uso, las novísimas instalaciones y la crecida erogación que implica su mantenimiento son demostración palmaria del interés con que el Gobierno Federal atiende el incremento de las telecomunicaciones como factor imprescindible de progreso material y cultural.

Considerando lo anterior y también el crecimiento de volumen de labores y funciones correspondientes a la Dirección General de Telecomunicaciones, el Presidente de la República, con fundamento en el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en el artículo 10, fracciones II y III, de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, de fecha 16 de febrero de 1959, acordó la creación de dos subdirecciones dependientes de la propia Dirección General de Telecomunicaciones, la de Telégrafos Nacionales y la de Servicios Concesionados y Especiales.

COMUNICACIONES POR RADIO

Entre las obras ejecutadas durante 1958-1959 en materia de radiocomunicaciones, la más notable, en virtud de que constituye un avance decisivo en la expansión de nuestras comunicaciones por radio, fue la instalación de la modernísima "Unidad Radioeléctrica Juan de la Granja", enclavada a 17 Km. de Toluca, en la exhacienda de San Antonio del Cerrillo, al este de la carretera Toluca-Queretaro, paraje escogido por los expertos, tras cinco años de búsqueda, como idóneo para la radiorecepción, en razón de que lo afectan pocos ruidos e interferencias, son bajos los ángulos de elevación de los obstáculos montañosos y cuenta con abundante y cercana energía eléctrica.

Los locales construidos fueron científicamente diseñados y el campo para las antenas es amplio y adecuado.

Han sido puestos en servicio, hasta la fecha, 24 canales telefónicos y 60 telegráficos aún cuando pronto estarán trabajando los 120 de que dispone en su totalidad.

Allí han sido instaladas también, la primera estación de radiosondeo ionosférico en el país y la radiomonitora cuya misión es localizar canales libres para satisfacer la demanda de circuitos radiotelegráficos y radiotelefónicos, comprobar el ajuste de las estaciones radiodifusoras a las características técnicas que le son autorizadas y cooperar con los permisionarios respectivos a fin de que las mismas se mantengan dentro del margen de tolerancia de emisión, buscar interferencias para proceder a su eliminación y localizar estaciones que trabajan sin autorización legal.

Asimismo, la estación radioreceptor "La Escalera", que seguía funcionando en esta capital desde hace 30 años, fue instalada en la referida unidad "Juan de la Granja".

Se iniciaron y terminaron, los trabajos de instalación de las nuevas oficinas de operación radiotelegráfica y radiotelefónica del servicio

internacional que funciona desde fines de 1958 en el Centro Urbano SCOP.

En la estación radiotransmisora "Miguel Alemán", ubicada en Iztapalapa, D.F., se construyó una moderna antena rómbica, dirigida a Centro y Sudamérica, una planta electrógena de emergencia, de 150 kv. y un cable trifásico para alta tensión, dentro de un conducto de 950 metros de longitud.

Se iniciaron y llevaron a cabo las obras de adaptación y se efectuaron diversas instalaciones en el nuevo salón de radio controles de la Administración Central de Telégrafos en el antiguo edificio de Comunicaciones.

En Ciudad Juárez, Chih., se realizaron trabajos de cambio de la radiotransmisora y los controles de recepción, el nuevo edificio de la administración de telégrafos; en Ometepec, Gro. se instaló nuevo equipo radiotelegráfico y en Villahermosa, Tab., nuevas antenas.

CAPITULO II

LAS COMUNICACIONES
Y
LOS TRANSPORTES
EN LA
ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

ESTRUCTURA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Después de haber conocido la evolución histórica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pasaremos a analizar lo que ocurre en nuestros días.

Antes de analizar la estructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, comenzaremos por definir lo que debemos entender por administración pública, que de acuerdo al jurista Molitor, existen dos puntos de vista formal y material:

Punto de vista formal.- "es el órgano público que ha recibido del poder político la competencia y los medios necesarios para la satisfacción de los intereses generales".¹⁴

Punto de vista material.- "es la actividad de este organismo considerado en sus problemas de gestión y de existencia propia tanto en sus relaciones con otros organismos semejantes como con los particulares para asegurar la ejecución de su misión".¹⁵

En síntesis deducimos que la Administración Pública se compone de un órgano público para proporcionar un servicio público, la cual manifiesta la personalidad del Estado, considerado como un simple ejecutor de funciones.

"El Secretario es un funcionario por una delegación de facultades, parte de la base que en la Administración Pública y de acuerdo al régimen constitucional, el Presidente de la República constituye el órgano en quien se deposita todo el ejercicio de las facultades administrativas; pero en la imposibilidad de que él sólo pudiera realizarlas, se ve en la necesidad de delegar algunas de ellas a otros órganos que en esta forma obran en representación de aquél, manteniéndose, por lo mismo, la

¹⁴A. Molitor, Administration Publique, UNESCO 1958, pág. 18

¹⁵A. Molitor, ibidem.

unidad del poder Ejecutivo que se presupone en el régimen constitucional".¹⁶ De esta forma con fundamento en el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 17,18 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, el Presidente de la República determina el ámbito de competencia de esta Secretaría a través del "Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes", que engloba las atribuciones y facultades que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República, las cuales se desempeñan en base a la siguiente estructura:

Todos los actos que emanen del Secretario, se entenderá que los realiza en representación del Presidente de la República, y podrá delegar facultades a los servidores públicos subalternos, sin perder por ello su ejercicio directo, expidiendo los acuerdos relativos que deberán ser publicados en el Diario Oficial de la Federación.

De conformidad con el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración pública, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el despacho de los siguientes asuntos:

Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país

Regular, inspeccionar promover, organizar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos; la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales o extranjeros; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos; el sistema ferroviario; los aeropuertos nacionales, realizar la vigilancia en general y el servicio de policía de carreteras federales; los servicios de marina mercante.

¹⁶Gabino Fruga, Derecho Administrativo, págs.123,124.

Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos, sistemas y servicios de comunicación inalámbrica por telecomunicaciones y satélites, de servicios públicos de procesamiento remoto de datos, estaciones de radio experimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión comerciales y culturales; servicios aéreos en el territorio nacional, de servicios de autotransporte en carreteras federales, para construir obras que le corresponda ejecutar, para el establecimiento y la explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios centrales y los de administración paraestatal, y los servicios marítimos portuarios auxiliares y conexos relacionados con las comunicaciones y los transportes, y fijará las tarifas y reglas de aplicación a todas las maniobras en el servicio, así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento, las disposiciones legales y las políticas.

Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales, así como también, en los convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales.

Conceder las licencias y autorizaciones y establecer los requisitos que deba satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones.

Construir y conservar, las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles; los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal; caminos y puentes en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares; aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género; las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo.

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

Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías generales de comunicación.

Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes.

De las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya puntualizadas deducimos que los medios de comunicación y de transportes que en México se utilizan con frecuencia para hacer posible la convivencia humana y para lograr el desarrollo económico, político y social que demanda nuestra nación encontramos al transporte terrestre, aéreo, marítimo, pluvial (o por agua, como lo denomina la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal), ferroviario, y los medios de comunicación como el teléfono, telégrafo, sistemas inalámbricos por telecomunicaciones y satélites, eléctricos, electrónicos, estaciones de radio y procesamiento remoto de datos. Es importante hacer la observación que la Ley Orgánica de la Administración Pública, no contempla en su artículo 36 el medio de comunicación que es la televisión, ya que en esta época el 100% de la población nacional lo usa para informarse y recrearse, mas sin embargo, las concesiones existentes son otorgadas, reguladas y vigiladas a cargo de ésta Secretaría.

Muchos estudiosos del Derecho han visto la necesidad de organizar la administración pública, para que cumpla su cometido, a razón de esto la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, crea diversas secretarías de Estado, clasificándolas por funciones, como es el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que es una dependencia pública que se encarga de administrar todos los medios de comunicación y vías de transporte de la república mexicana, mas sin embargo, no con esto, está todo solucionado, aún debe existir y de hecho existe una organización administrativa en esta y cada Secretaría de Estado. El

Licenciado Jorge Olivera Toro, cita al Maestro Colmerio que decía: "la organización administrativa debe fundarse en el principio de que la administración es una y de esa manera la unidad presidirá siempre la organización administrativa, no obstante sus diversas formas"¹⁷, de lo cual, funda el llamado "Derecho de la Organización como parte del Derecho Administrativo que básicamente se enfoca a la estructura, atribuciones y obligaciones de los órganos funcionales definiéndolo como el aspecto estático de la administración, el cual, no solo observa aspectos legales sino principios y sistemas, además, manifiesta: "la organización administrativa se crea y se desenvuelve por medio de normas y relaciones jurídicas".¹⁸ y lo constatamos al momento de estudiar el Reglamento Interior de la propia Secretaría, que de entrada enumera la estructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dividiéndola en primer plano en tres importantes subsecretarías, las cuales tienen bien definidas sus funciones:

1.-Subsecretaría de Infraestructura que se encarga del desarrollo de las obras, que integran el crecimiento y conservación de las vías de transporte y los medios de comunicación.

2.-Subsecretaría de Transporte que administra y supervisa todas las vías de transporte de la república que tiene a su cargo El Gobierno Federal.

3.-Subsecretaría de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico que de igual forma administra los medios de comunicación y a su vez se encarga de introducir el desarrollo tecnológico en estos medios para proporcionar un servicio adecuado a las diversas necesidades de los usuarios.

Estas subsecretarías se auxilian a su vez por diversas direcciones generales que administran y supervisan cada uno de los medios de comunicaciones y de transportes.

¹⁷Jorge Olivera Toro "Manual de Derecho Administrativo" pág. 281.

¹⁸Olivera, op. cit. pág. 282

El profesor Olivera Toro, señala muy acertadamente que "el conjunto de los órganos que desempeñan la función administrativa tienen que estar coordinados tanto en estructura como en acción"¹⁹ que en este caso corresponde a la centralización, que se observa una jerarquía administrativa para lograr una coordinación entre la estructura y las funciones encomendadas a desarrollar. Al respecto el Jurista Olivera Toro dice: "En esta forma organizativa existe un centro del que van surgiendo distintas líneas, cada una con grados o lugares numéricos inferiores. Cada grado tiene una división o reparto de funciones, que individualmente son impulsadas por el centro de acción o jerarquía de la administración. La relación jurídica denominada jerarquía se manifiesta por la subordinación, la cual consiste en la dependencia de la autoridad menor a la mayor y que tiene su expresión objetiva en el deber de obediencia de los órganos inferiores a los superiores. La centralización implica la existencia de una relación de subordinación jerárquica."²⁰

Por tal motivo, se han creado diversas Direcciones Generales, Direcciones de Área, Subdirecciones, Departamentos, Oficinas, con el objeto de dedicarle la misma importancia a cada actividad procurando la especialización e importancia de cada función que requieren los servicios que deben proporcionarse.

El Profesor Jorge Olivera Toro también cita al Jurista Antonio García Valencia que expone en su libro *Las relaciones humanas en la administración pública*, que: "Las estructuras, los procedimientos, la instalación material, todo a pesar de ser importante no es más que una especie de arsenal, un conjunto de herramientas que valen lo que valen los hombres encargados de emplearlas. El valor y la eficiencia de los servicios públicos depende principalmente en todos los campos, de la capacidad técnica y de la conciencia profesional de los empleados públicos, la verdadera administración la administración concreta, se hace con hombres, para los hombres y por los hombres. Ninguna consideración supuesta científica, ninguna teoría abstracta de la administración pública no deben en ningún instante hacer olvidar este

¹⁹ Olivera, op. cit. pág. 286.

²⁰ Olivera, *Idem*.

axioma básico, y fundamental: El factor humano predomina siempre en el desarrollo de todas las labores administrativas"²¹

Se observa en la estructura jerárquica, las tres subsecretarías se apoyan en diversas direcciones generales que abarcan cada una de las actividades necesarias para proporcionar un mejor y buen servicio al público demandante, además la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como todas las Secretarías cuenta con una organización administrativa de sus recursos para emplear los adecuados (Dirección General de Recursos Materiales, Dirección General de Recursos Financieros, Dirección General de Recursos Humanos), y de órganos de control, (Dirección General de Asuntos Jurídicos) y una organización de Publicidad (Unidad de Comunicación Social) encabezadas por la Oficialía Mayor que tiene una jerarquía entre una subsecretaría y una Dirección General, pero depende directamente de Secretario como se muestra en el cuadro esquemático.

Se ha considerado pertinente y de real necesidad el crear una coordinación general que se hiciera cargo de planear, conducir y vigilar los medios de transporte y los sistemas de comunicación concernientes con los puertos y marina mercante que al igual que la Oficialía mayor recibe una categoría similar teniendo a su cargo tres direcciones generales.

De acuerdo con el Licenciado Olivera "La relación de jerarquía contiene dos poderes o facultades esenciales y otros secundarios. Los de mando y decisión son principales, y los de vigilancia, disciplinario, de revisión, y resolución de conflictos de competencias que se derivan de los primeros son los secundarios.

A) El poder de mando es la facultad de órganos superiores; para dar órdenes o instrucciones a los inferiores; estas últimas, bien para interpretaciones a efecto de cumplir con la ley, o para dictar

²¹Olivera, op. cit. pág. 283.

lineamientos en el ejercicio de las funciones o también indicaciones para el buen servicio.

B) El poder de decisión es la facultad de resolución de los asuntos de la administración, de realizar actos jurídicos creadores de situaciones de Derecho. Está reducido a unos cuantos órganos con competencia para dictar sus resoluciones e imponer sus determinaciones...

De estos dos poderes son consecuencia los siguientes:

1) La facultad de nombramiento, consistente en la concentración de la atribución de hacer las designaciones de los funcionarios o empleados de los órganos subordinados.

2) El poder de vigilancia es una consecuencia de la relación de jerarquía, de tal suerte que, los órganos superiores tiene la facultad de fiscalizar los actos de los inferiores, a fin de garantizar el buen funcionamiento de los servicios administrativos.

3) El poder disciplinario se ejerce para aplicar sanciones a quienes quebrantan la obligación derivada de la subordinación. El poder de mando, sin el deber de obediencia y sin la facultad disciplinaria, haría ilusoria la subordinación que establece la jerarquía.

4) El poder de revisión consiste en la facultad de los órganos superiores de suspender, modificar o revocar los actos realizados por el inferior. En esta facultad no existe sustitución de la competencia del inferior, el órgano superior ejercita una nueva competencia para verificar no sólo el procedimiento, sino la validez objetiva del acto."²²

5) "La facultad de resolver conflictos de competencia permite delimitar los campos de acción de los órganos administrativos. Las leyes administrativas no definen siempre con precisión los límites de actuación de los órganos públicos."²³

²²Olivera, op. cit. pags. 290, 291, 292.

²³Andrés Serra Rojas, "Derecho Administrativo" pag. 539

A pesar de que observamos infinidad de autoridades con facultades para interactuar, hay que tener presente lo que el Maestro Andrés Serra Rojas señala en su libro de Derecho Administrativo:

“1.- El estado es la única persona titular de derechos que se desenvuelven en poderes públicos, y éstos, a su vez, en una serie de órganos de mayor o menor importancia.

2.- Es un régimen administrativo que coordina y vincula a los demás órganos públicos. Hay un régimen jurídico vigente encargado de fijar los caracteres de sus elementos.

3.- La facultad de mando y decisión se concentran en el Poder Ejecutivo. Las autoridades inferiores obran en su nombre y por instrucciones recibidas de los órganos superiores.

4.- Existen en un régimen jerárquico, como conjunto de órganos que se suceden de arriba a bajo, que tienen en su vértice superior al Presidente de la República y en la base a los órganos inferiores de la administración.”²⁴

²⁴Serra Rojas, op . cit. pags. 534 y 535.

ORGANISMOS DESCONCENTRADOS

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como todas las secretarías que existen en la administración pública, cuenta con organismos desconcentrados y organismos descentralizados, con la finalidad de concretizar y distribuir las funciones que permita cumplir en su totalidad con los planes y programas nacionales en vigencia que el Poder Ejecutivo establece en cada administración sexenal, lo que genera como consecuencia el desarrollo social, político, económico, cultural y tecnológico de nuestra nación.

Considero oportuno abrir un paréntesis antes de enunciar y explicar las funciones de cada uno de estos organismos, para analizar a la luz de la doctrina los motivos jurídicos de su creación.

Muy lejos de engrosar la administración pública, lo que se pretende es una evolución a la par de la sociedad que día a día genera más y más necesidades por la complejidad de sus relaciones, es por esto que requiere de un servicio más específico y sobre todo directo. El maestro Olivera del Toro en su libro Manual de Derecho Administrativo nos explica que: "El Estado no puede resolver cuantos problemas han surgido y paso a paso va reconociendo estas entidades públicas, para satisfacción de necesidades de interés general, y así el Derecho quien les da vida, quien les señala los fines a cumplir; es el Estado quien les concede migajas de su poder y les da autonomía..."²⁵

De acuerdo a la visión del maestro Olivera estos organismos siempre han existido pero antes no tenían vida jurídica, es decir, reconocimiento legal, y por el entorpecimiento en la administración para satisfacer determinadas necesidades, el Estado se ve forzado a otorgar parte de su poder, además el profesor Olivera agrega que les da autonomía esto es, en el sentido que los organismos (por los mismos ciudadanos o usuarios) tratan de gestionar sus propios asuntos sin depender el 100% del Estado, pero la autonomía que el Estado les concede no es total ya que

²⁵ Jorge Olivera Toro "Manual de Derecho Administrativo" págs. 297, 298.

al intervenir el Derecho creando, leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, contratos, concesiones o permisos estos regulan y limitan la autonomía en tiempo, y espacio, dándole una vigencia y un lugar determinado que cuando no se establece en los ordenamientos legales, se da por entendido que es facultad del Ejecutivo el determinar su vida jurídica o cambiarla de dirección, cuya decisión debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo. En este mismo sentido el citado maestro Olivera manifiesta que: "Es un reparto de competencias entre órganos de la misma persona jurídica, ejerciendo su competencia con determinadas modalidades que son las que originan la desconcentración"²⁶

Ahora bien, veremos que entendemos por desconcentrar en sentido jurídico administrativo "atribuir por los órganos superiores del Estado a otros inferiores, funciones o medios, pero sin ser trasladados a otras personas, esto es, sin que pierda la vinculación que caracteriza esos órganos"²⁷

De lo anterior se comprende que de los organismos desconcentrados conservan una subordinación jerárquica con la Secretaría de Estado que la generó, es decir, no tiene personalidad jurídica propia.

La desconcentración en una especie de la organización administrativa no personificada mediante la cual una dependencia centralizada delega facultades a un órgano inferior, a fin de que conozca directamente de determinadas cuestiones, señalándose que las decisiones más importantes serán tomadas por la dependencia delegante.

Los órganos desconcentrados poseen autonomía técnica porque tienen poder de decisión y normas especiales de gestión, pero están sujetos al control jerárquico de las dependencias centralizadas de las que forma parte. Con esta forma de organización se pretenden acelerar los procesos decisorios, obtener la colaboración de los administrados y atender "*in situ*" las demandas locales.

²⁶Olivera, op. cit. pág. 298.

²⁷Olivera, op. cit. pág. 300.

En el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son órganos desconcentrados los Centros S.C.T. ubicados en cada Estado de la República con el fin de coordinarse con cada Entidad Federativa, para inspeccionar las vías generales de comunicación y lograr un mejor aprovechamiento de las mismas.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se establece en el artículo 17 "Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de su competencia, las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos podrán contar con órganos administrativos desconcentrados que les estarán jerárquicamente subordinados y tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito territorial que se determine en cada caso, de conformidad con las disposiciones legales aplicables"²⁸.

Por otra parte y contra lo que pudiera pensarse, cuando la Ley Orgánica dice que se establecerán órganos desconcentrados "de conformidad con las disposiciones legales aplicables, si se pretende que para ello sea indispensable contar con una ley en un sentido formal y material que lo ordene o lo permita. El Ejecutivo ha creado estos órganos mediante decretos y reglamentos, en apoyo de esta interpretación cabe apuntar que por medio de acuerdos de secretarios de Estado y de jefes de departamento se han establecido órganos de desconcentración regional"²⁹.

En el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los organismos desconcentrados con los que cuenta son los Centros S.C.T. establecidos en cada Estado de la República, de conformidad con el artículo 33 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que establece: "Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de la competencia de la Secretaría, ésta contará con los órganos administrativos desconcentrados y Centros S.C.T. que le estarán jerárquicamente subordinados y con la organización y las facultades específicas sobre las materias y el ámbito

²⁸ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Diario Oficial de la Federación.

²⁹ J. Francisco Ruiz Massieu, Estudios Jurídicos Sobre la Nueva Administración Pública Mexicana, p.27,28

territorial que se determine en cada caso, de conformidad con los ordenamientos jurídicos que los creen o regulen o con los acuerdos de delegación de facultades del Secretario".³⁰

Por lo que se puede observar en el anterior precepto legal nos damos cuenta que al mismo tiempo que se crea un Organismo Desconcentrado, se le marca un nivel de jerarquía subordinando en la Secretaría provocando una dependencia; en el artículo que le preside se observa que el Secretario de Estado conserva la facultad que le confiere el artículo 5o. del mismo ordenamiento legal como se expresan los artículos 34, 35 y 36.

³⁰Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación.

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

Para entender lo que es la descentralización es conveniente compararla con la desconcentración las cuales se distinguen porque:

La desconcentración se comprende dentro de la misma persona jurídica (Dependencia Pública).

La descentralización supone personas jurídicas diversas

De lo anterior se razona que "descentralizar en sentido jurídico administrativo, es la acción por la cual el Estado atribuye funciones y transfiere medios a otras personas jurídicas."³¹ En una sola palabra distinguiremos que los organismos administrativos desconcentrados son dependientes de la organización centralizada y los organismos administrativos descentralizados son autónomos de las organización centralizada.

El citado profesor Olivera Toro, señala que: "En la desconcentración sólo existe autonomía técnica pero no autonomía orgánica y, doctrinariamente en técnica, es la descentralización una especie de desmembramiento del poder público."³²

Así pues, el maestro Serra Rojas define que "la descentralización, es el régimen administrativo de un ente público que parcialmente administra asuntos específicos, con determinada autonomía e independencia y sin dejar de formar parte del Estado, el cual no prescinde de su poder público regulador y de la tutela administrativa."³³

El maestro Gabino Fraga cita al jurista Buttenbach que define la autonomía técnica y la autonomía orgánica: "la autonomía técnica consistente en que los órganos administrativos no estén sometidos a las reglas de gestión administrativa y financiera que en principio, son

³¹Olivera, *ibidem*.

³²Olivera, *op. cit.* págs. 302 y 303.

³³Serra Rojas, *op. cit.*, pág. 632.

aplicables a todos los servicios centralizados del Estado' y 'la autonomía orgánica dice Buttenbach, supone la existencia de un servicio público que tiene prerrogativas propias, ejercidas por autoridades distintas del poder central y que puede oponer a éste su esfera de autonomía'.³⁴

Para el profesor Gabino Fraga, "La descentralización administrativa ha obedecido, en unos casos a la necesidad de dar satisfacción a las ideas domesticas y a la conveniencia de dar mayor eficacia a la gestión de intereses locales, ... en otros casos, la naturaleza técnica industrial o comercial de los actos que tiene que realizar la Administración,... por último, ocurre con frecuencia que la Administración se descarga de algunas de sus labores, encomendando facultades de consulta, de decisión o de ejecución a ciertos organismos constituidos por elementos particulares que no forman parte de la misma administración."

"Correspondiendo a estos tres propósitos, la descentralización ha adoptado tres modalidades diferentes, que son:"

"a)Descentralización por servicio;"

"b)Descentralización por colaboración, y"

"c)Descentralización por región."³⁵

Los medios de comunicación y vías de transporte constituyen una necesidad nacional en cada uno de los lugares de la República Mexicana, por lo cual se requiere que estos servicios lleguen hasta el rincón más lejano del país, para que esto pueda ser posible, se ha recurrido a la figura de la descentralización tomando en consideración la variación de los medios de comunicación y vías de transporte entre los que se encuentran:

La aviación regulada por el Organismo Descentralizado de Aeropuertos y Servicios Auxiliares que se encarga de vigilar, regular y controlar la aviación civil.

³⁴Fraga, op. cit., pág. 200.

³⁵Fraga, op. cit. pág. 199.

El transporte terrestre que está coordinado por el Organismo Descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

El transporte ferroviario se coordina por el Organismo Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México.

El correo, por Servicio Postal Mexicano.

Y las comunicaciones por vía satélite e inalámbricas, por Telecomunicaciones de México.

COMISIONES ADMINISTRATIVAS

Las Comisiones Administrativas son organismos creados internamente por las dependencias públicas o por el Ejecutivo Federal, para una mejor administración de las funciones encomendadas al Poder Ejecutivo Federal.

El artículo 21 de la Ley Orgánica de la Administración pública Federal faculta al Presidente de la República constituir comisiones intersecretariales, para el despacho de asuntos en donde deban intervenir varias Secretarías de Estado; como es el caso de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, en donde intervienen además de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Turismo y diversos organismos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El segundo párrafo del mismo artículo también autoriza la participación para integrar dichas comisiones, a las entidades de la administración pública paraestatal cuando se trate de asuntos relacionados con su objeto; por lo que, por este motivo intervienen en la misma Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Ferrocarriles Nacionales de México, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos y la Comisión Coordinadora de Puertos y del Instituto Mexicano de Comercio Exterior. La vida jurídica de estas comisiones dependen del objeto de creación.

Además de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación existen también la Comisión Consultiva de Tarifas, la Comisión Consultiva de Autotransporte, la Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos, la Comisión Intersecretarial para el Estudio y Reglamentación de los Servicios de Maniobras Portuarias en los Muelles del Puerto de Veracruz, la Comisión de la Marina Mercante Mexicana, la Comisión Consultiva de Marina Turísticas, la Comisión

Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional y de los Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria.

En consecuencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con las siguientes comisiones:

"Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación"³⁶ que es el órgano de consulta interna de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el otorgamiento de concesiones y permisos en materia de vías y medios de comunicación y de transporte y sus servicios conexos y auxiliares y de asesoramiento del Ejecutivo Federal, para la prestación de los diversos servicios públicos, tanto de los que están a cargo del Gobierno Federal, como de los que presta el sector concesionario y permisionario, la cual se integra por representantes oficiales permanentes con voz y voto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Turismo, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Ferrocarriles Nacionales de México, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y del Instituto Mexicano de Comercio Exterior y la representación de trabajadores de los sectores sociales; y representantes no oficiales eventuales que serán la Cámaras que agrupen a los concesionarios y permisionarios de vías generales de comunicación o servicios conexos y auxiliares, que tendrán voz informativa únicamente, contará también, con un presidente y un secretario técnico.

"La Comisión Consultiva de Tarifas"³⁷ que es un órgano de consulta interna de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el estudio y aprobación de las tarifas definitivas y sus reglas de aplicación. Está integrada por representantes permanentes de las direcciones generales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

2 de tarifas maniobras y servicios conexos, (Director y Secretario Técnico).

³⁶Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, Diario Oficial de la Federación.

³⁷Comisión Consultiva de Tarifas, Diario Oficial de la Federación.

- 1 de Asuntos Jurídicos.
- 1 de Aeronautica Civil.
- 1 de Autotransporte Federal.
- 1 de Ferrocarriles.
- 1 de Marina Mercante

Así como de las entidades de carácter privada:

- 1 de Operación y Desarrollo Portuario.
- 1 de concesiones y permisos de Telecomunicaciones.
- 1 de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.
- 1 de la Cámara Nacional de Aerotransportes.
- 1 de los prestadores de los servicios públicos de maniobras en zona federal marítimo portuario.

"Comisión Intersecretarial para el estudio y reglamentación de los servicios de maniobras portuarias en los muelles del puerto de Veracruz."³⁸ para la realización de las maniobras de atraque, carga y descarga, la fijación de sus tarifas y, la regulación jurídica de todas las actividades que se hayan de realizar en los citados muelles para el cumplimiento de su objeto, y estará formado por un representante de cada una de las Secretarías de: Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Trabajo y Previsión Social y Marina.

"Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional"³⁹ cuyo objeto es realizar los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes para poner en práctica las disposiciones del anexo nueve a la convención de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de pasajeros y tripulación de aeronaves, a la entrada y salida de mercancías, al tráfico aéreo que atraviese el territorio de la república, al régimen legal de los aeropuertos y zonas francas, al aterrizaje lugares distintos de los aeropuertos internacionales; a las disposiciones sobre sanidad aérea, servicios médicos y cuarentena agrícola; al régimen de los servicios de cambio de divisas, y a las disposiciones sobre búsqueda, salvamento y recobro de aeronaves internacionales, también, mejorar y unificar las disposiciones legales

³⁸Comisión Intersecretarial del puerto de Veracruz, Diario Oficial de la Federación.

³⁹Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, Diario Oficial de la Federación.

aplicables al tránsito aéreo internacional relacionado con las materias del inciso anterior, la cual está integrada por un representante de cada una de las Secretarías de Estado siguientes: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Salud, y Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural.

"Comisión Consultiva de Autotransporte"⁴⁰ tiene por objeto coordinar la adopción de medidas de carácter jurídico, administrativo y operacional tendientes a solucionar problemas de seguridad en el transporte, así como para dar congruencia a las acciones de las distintas dependencias y entidades de la administración pública y las de los prestadores de los servicios aludidos, y se integrará por los Secretarios de Gobernación, Comercio y Fomento Industrial, Comunicaciones y Transportes, y suplentes de cada uno, y un representante de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

"Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria"⁴¹ cuyo objeto es estudiar las operaciones aeroportuarias para el efecto de facilitarlas y hacerlas más expeditas, así como de uniformar la prestación de los servicios en la tierra que estén a cargo de las compañías de aviación, está integrada por un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por un representante de Aeropuertos y Servicios Auxiliares que es vocal ejecutivo, y un representante por las líneas aéreas debidamente autorizadas en cada aeropuerto y un suplente por cada uno.

"Comisión Intersecretarial para utilizar el tiempo de transmisiones de que dispone el Estado, en las radiodifusoras comerciales, oficiales y culturales."⁴² creada con el fin de utilizar el tiempo de transmisión de que dispone el Estado en las radiodifusoras comerciales, de que dispone el Estado conforme al acuerdo dictado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por el Ejecutivo Federal de 27 de junio de 1969, publicado en el Diario Oficial de la Federación, así como del doce y

⁴⁰Comisión Consultiva de Autotransporte, Diario Oficial de la Federación.

⁴¹Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria, Diario Oficial de la Federación.

⁴²Comisión Intersecretarial en las radiodifusoras comerciales, oficiales y culturales, Diario Oficial de la Federación.

medio por ciento, del tiempo de transmisión de las radiodifusoras oficiales y culturales que operan al amparo de permisos, mediante los arreglos que con estas últimas se tengan y está integrada por dos representantes de cada una de las secretarías de Gobernación, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el carácter de miembros permanentes, un representante de la Secretaría de Educación Pública, otra de la Secretaría de Salud, como miembros especiales,

"Comité Asesor del Consejo Nacional de Radio y Televisión"⁴³, el cual tiene la atribución de analizar los diversos aspectos de desempeño de la radio y la televisión en el cumplimiento de los fines que la Ley, les asigna, así como el de auxiliar al consejo en las consultas, estudios promociones y apoyos relacionados con las funciones del propio consejo, y estará integrada por un representante de la Asociación Nacional de Universidades e Institutos de Enseñanza Superior, la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Politécnico Nacional, Colegio Nacional, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y Consejo Nacional de Publicidad.

"Comisión Federal de Telecomunicaciones"⁴⁴ creada con el propósito de regular y promover el desarrollo eficiente de las telecomunicaciones, y está integrada por cuatro comisionados incluido el presidente designados por el titular del Ejecutivo Federal a través del Secretario de Comunicaciones y Transportes.

"Comisión de Marina Mercante Mexicana"⁴⁵ para el desarrollo integral de su economía, así como para facilitar y desenvolver su comercio internacional, contrar con una marina mercante adecuada para el tráfico de cabotaje y de altura, la cual estará presidida por un representante de la Presidencia de la República, e integrada por delegados de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Hacienda y Crédito Público,

⁴³Comité Asesor del Consejo Nacional de Radio y Televisión, Diario Oficial de la Federación.

⁴⁴Comisión Federal de Telecomunicaciones, Diario Oficial de la Federación.

⁴⁵Comisión de la Marina Mercante Mexicana, Diario Oficial de la Federación.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Desarrollo Social, Secretaría de Trabajo y Previsión Social y Secretaría de Marina.

"Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos"⁴⁶ con el objeto de que emita su opinión respecto de los asuntos que se sometan a su conocimiento, los casos de las vías generales de comunicación, además tendrá a su cargo estudiar, asesorar y cuadyuvar a la coordinación y formulación de políticas y programas que fomenten el desarrollo de la marina mercante mexicana, y estudiar las prácticas de las empresas beneficiadas. y se integrará por un presidente que será el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un vicepresidente que será el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, y un vicepresidente adjunto que será el Director General de Marina Mercante, un secretario técnico que será el Director de Fomento y Desarrollo de la Marina y Mercante, además de un representante de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y un representante de la Dirección General de Tarifas, Director General de Puertos, Director General de Asuntos Jurídicos, un representante del Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior, y un suplente por cada autoridad.

"Comisión Consultiva de Marinas Turísticas"⁴⁷ con el propósito de analizar lo relacionado con el registro, operación y promoción de las marinas turísticas, integrado por un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, uno de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, uno de la Secretaría de Desarrollo Social, uno del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, y tres de los operadores de marinas turísticas y un suplente de cada uno.

"Comisión Federal de Competencia",⁴⁸ tiene el objeto de establecer la estructura orgánica y las bases de operación de la Comisión Federal de Competencia, y está integrada por los siguientes órganos: el pleno, la presidencia, la secretaría ejecutiva, las direcciones generales de: asuntos

⁴⁶ Comisión Nacional de Marina Mercante y Fletes Marítimos, Diario Oficial de la Federación.

⁴⁷ Comisión Consultiva de Marinas Turísticas, Diario Oficial de la Federación.

⁴⁸ Comisión Federal de Competencia, Diario Oficial de la Federación.

jurídicos, de estudios económicos, de concentraciones, de investigaciones, de administración y las demás unidades y personal técnico y administrativo que autorice el Presidente de la Comisión.

SERVICIOS PUBLICOS QUE REGULA

El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995, establece las facultades y atribuciones que como desempeño tiene a su cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales son conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y otras leyes entre las que se encuentra a la Ley de Vías Generales de Comunicación, además de reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República.

En términos generales la actividad principal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se concreta a proporcionar todos los servicios públicos para comunicar y transportar a todo aquel que lo desee hacer.

Para conocer en que consisten cada uno de estos servicios expondré el concepto y los elementos que proporciona el Maestro Roberto Baez Martínez.

"... el servicio público es una actividad general, uniforme, regular y continua realizada por el Estado o por los particulares, conforme a las disposiciones legales que la regulan, para la satisfacción de necesidades colectivas de interés general. ..."⁴⁹

De este concepto se derivan los siguientes elementos:

"1.- Es una actividad.- con esto queremos dejar establecido que no se trata de un órgano ni de un sistema normativo, sino de la acción que realizan los sujetos."

"2.- General, uniforme, regular y continuo.- El servicio debe prestarse a todas las personas que lo soliciten, sin alteraciones de contenido, en las condiciones preestablecidas y sin interrupciones."

⁴⁹Roberto Baez Martínez, Manual de Derecho Administrativo, pág. 131

"3.- Realizada por el Estado o por los particulares.- Independientemente del interés que el Estado pueda tener en que esta actividad sea llevada a cabo, puede encargar su realización a los particulares o efectuarla directamente a través de sus órganos."

"4.- Conforme a las disposiciones legales que la regulan para que la actividad constituya un servicio público, debe haber sido considerada como tal, por un ordenamiento legal, en el que se establezcan sus características básicas y los procedimientos del control respecto de su funcionamiento, en razón del interés que existe para su realización."

"5.- Para la satisfacción de necesidades colectivas de interés general.- El servicio público se establece para satisfacer las necesidades de la población, pero no todo tipo de necesidades, sino aquellas que al afectar a la población su atención sea considerada de interés para el Estado".⁵⁰

El maestro Andrés Serra Rojas en su obra Derecho Administrativo, afirma:

"El servicio público es una empresa creada y controlada por los gobernantes para asegurar de una manera permanente, regular a falta de iniciativa privada suficientemente eficaz, la satisfacción de necesidades colectivas de carácter material, económico y cultural que se consideran esenciales y sujetas a un régimen de derecho público".⁵¹

La comunicación es un elemento básico en una sociedad en progreso y México no es la excepción a continuación describiré cada uno de los medios de comunicación y vías de transporte con que cuenta nuestro país.

Los servicios públicos que proporciona la Secretaría de Comunicaciones y Transportes están encaminados a comunicar y unir a los mexicanos en el territorio nacional y también, con el extranjero.

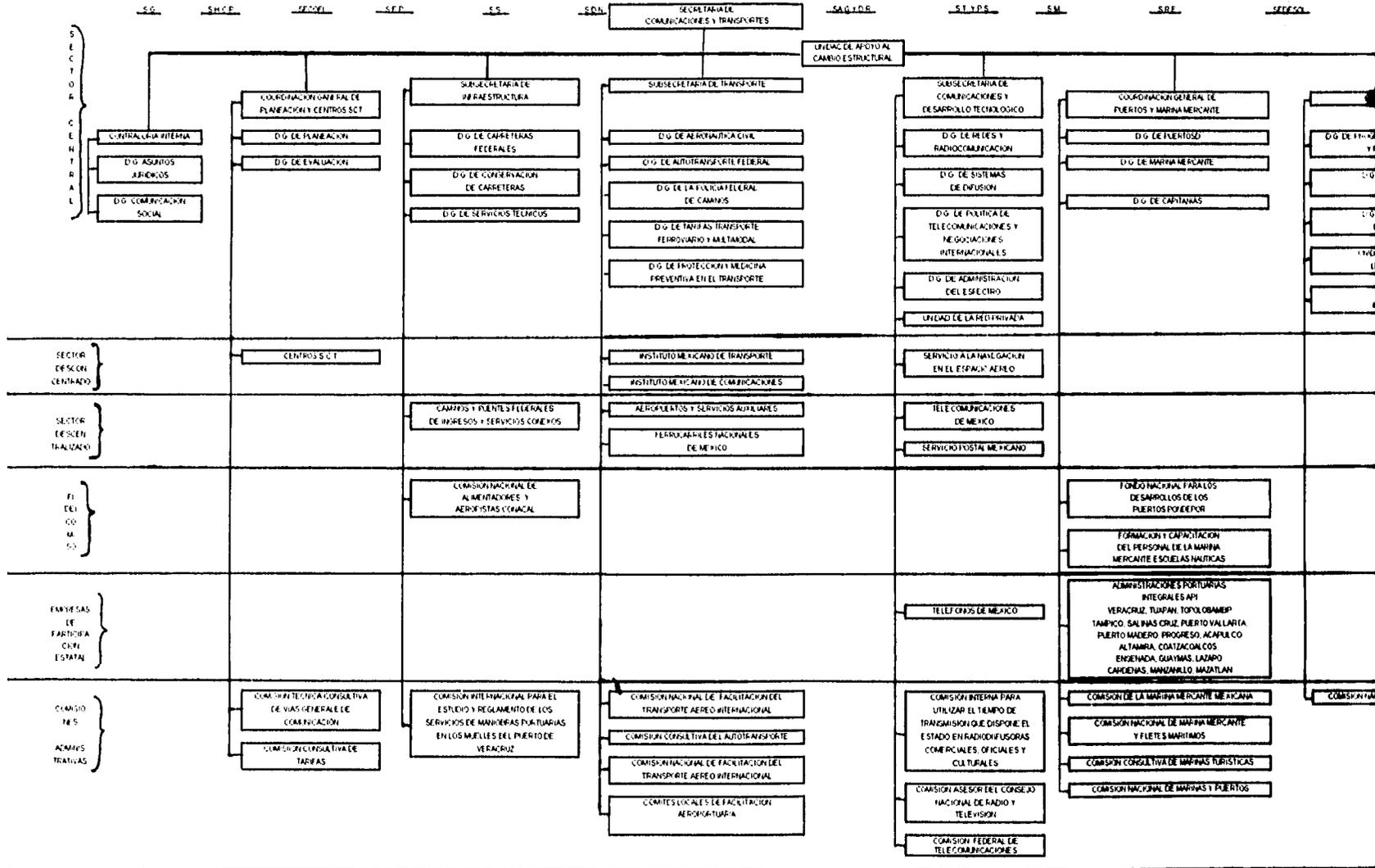
⁵⁰Báez Martínez, *ibidem*.

⁵¹Serra Rojas, *op. cit.* pág. 208.

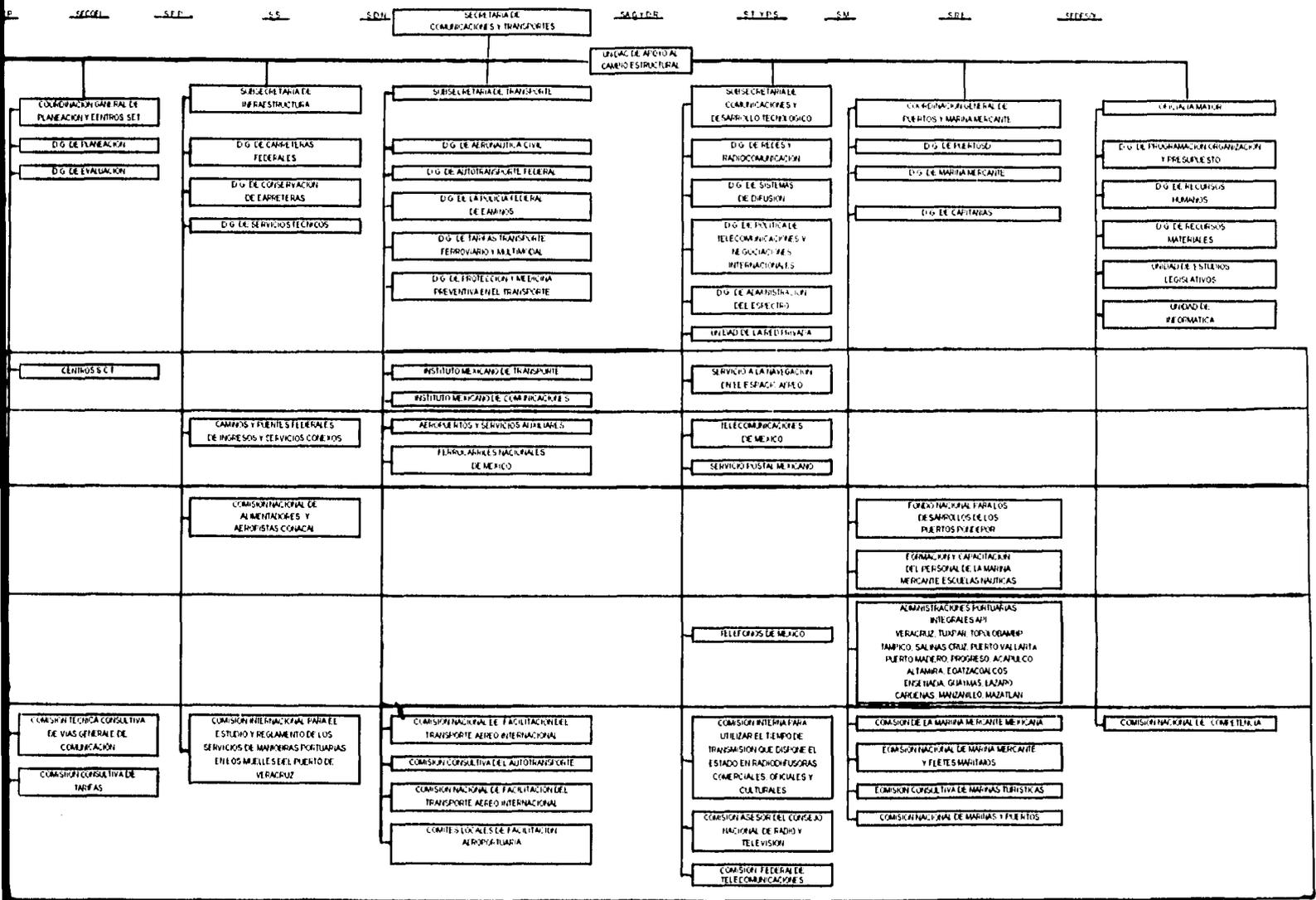
Con el fin de preservar la unión familiar, amistosa, social, política, financiera, diplomática y cultural.

En México, se procura día con día estar a la vanguardia en los avances tecnológicos que se generen en relación con los servicios de comunicación y transportación, entre los que se encuentran: el radio, la televisión, el telégrafo, el teléfono, el correo aéreo, las telecomunicaciones vía satélite e inalámbrica , la aviación, las vías terrestres como carreteras y ferrovías.

ORGANIGRAMA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



ORGANIGRAMA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



CAPITULO III

**MARCO JURIDICO
DE LAS
COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES
EN MÉXICO**

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.⁵²

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fue promulgada el 5 de febrero de 1917, y puesta en vigor el 1º de mayo del mismo año, la cual se reformó por última ocasión el 2 de marzo de 1995, señala en los artículos 3º, 5º, 25, 27, fracciones II y VI, 28, 32, 115, fracción III, 123 Apartado A, fracción XVIII y 134 los principios que deben observar los servicios públicos como son los medios de comunicación y de transporte a través de las concesiones, permisos, licencias y autorizaciones que para este fin se otorgan.

Iniciaremos analizando cada uno de estos artículos constitucionales que al respecto señalan:

El Artículo 3º en su fracción II inciso a) denomina a la democracia como característica que deberá de cumplir la educación, considerada como un modo de vida que se fundará en el mejoramiento constante, en los aspectos económico, social y cultural del pueblo, para lo cual, los medios de comunicación y transporte son el móvil ideal para difundir los aspectos que deberá cumplir la democracia en la educación.

En la fracción V del mismo artículo 3º establece el apoyo a la investigación científica y tecnológica, beneficiando así el progreso de los medios de comunicación y transporte, para lograr el fortalecimiento y difusión de nuestra cultura.

El Artículo 5º se refiere a la libertad de ejercer cualquier profesión, industria, comercio o trabajo, dentro de los cuales se contempla el servicio público de comunicaciones y transportes el cual, para su ejercicio deberá apegarse a lo ordenado en la Ley de Vías Generales de Comunicación y demás leyes aplicables al caso concreto. A cambio del

⁵²Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Diario Oficial de la Federación.

servicio público prestado se recibirá la retribución justa en los términos y con las excepciones que establezca la Ley.

El Artículo 25 que enuncia los objetivos que deberá observar el Estado en la rectoría económica del desarrollo nacional para fortalecer la soberanía nacional, permite además, la participación del sector público, del sector social y del sector privado.

En el párrafo cuarto del mismo artículo señala la exclusividad que tiene el sector público en las áreas estratégicas enunciadas en el artículo 28 párrafo cuarto de la Constitución, donde el Gobierno Federal mantendrá el control y la propiedad sobre los organismos establecidos.

El párrafo siguiente permite en estas áreas la participación de los sectores social y privado apegándose a la Ley, con la finalidad de organizar e impulsar áreas prioritarias del desarrollo, en las cuales las vías de comunicación y los medios de transporte tienen una importante participación.

El Artículo 27 en el párrafo 3º se refiere al derecho que tiene la nación para imponer las modalidades convenientes al interés público aprovechando los elementos naturales susceptibles de aprobación, procurando así, una distribución equitativa de la riqueza pública, conservándola e impulsando el desarrollo del país. En relación a los asentamientos humanos las obras públicas que se deban realizar tendrán que planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, donde la mayor participación para cumplir con este precepto legal esta a cargo de la Construcción de Carreteras Federales, entre otros.

El párrafo 6º hace referencia a la concesión como un medio en el cual los particulares o sociedades constituidas en su mayoría por mexicanos podrán hacer uso o aprovechar los recursos de la nación de acuerdo a las reglas y condiciones que establezcan las leyes y en caso de participación extranjera, estos deben cumplir con los requisitos que establecen las leyes respectivas.

El Artículo 28 señala a las áreas estratégicas en materia de comunicaciones: correos, telégrafos y radiotelegrafía; y como áreas prioritarias para el desarrollo nacional la comunicación vía satélite y los ferrocarriles. La Constitución da al Estado la Facultad de otorgar concesiones y permisos manteniendo el dominio de las respectivas vías generales de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia. También permite la Constitución, la participación de Organismos y Empresas en éstas áreas estratégicas y en las actividades de carácter prioritario ya sea por sí o con la participación de los sectores social y privado.

El artículo 32 establece la preferencia de los mexicanos ante los extranjeros para toda clase de concesiones otorgadas por el Gobierno. La calidad de la nacionalidad mexicana por nacimiento será indispensable para los capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana, también, para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicante y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República.

En el Título Quinto "De los Estados de la Federación y del Distrito Federal" señala en su artículo 115 las bases que adoptaran los Estados para su régimen interior, y en la fracción III con el concurso de los Estados, tendrán a su cargo entre los cuales el inciso i) señala como servicios públicos a cargo de éstos los que las legislaturas locales establezcan según las condiciones territoriales y socioeconómicas, así como su capacidad financiera y administrativa, entre los cuales se pueden considerar los medios de comunicación y de transporte.

El Artículo 123 apartado A fracción XVIII señala cuando una huelga es lícita y cuando es ilícita, también hace mención en cuanto a los servicios públicos con referencia a la huelga lícita, estableciendo como condición dar aviso a la Junta de Conciliación y Arbitraje con 10 días de anticipación a la fecha señalada para la suspensión de trabajo. En la

misma fracción se considera como ilícita una huelga cuando en caso de guerra los huelguistas pertenezcan a los establecimientos y servicios que dependen del gobierno.

El Artículo 134 Constitucional establece la forma por la cual se llevará a cabo la prestación de servicios (de cualquier naturaleza) así como la contratación de obra que realicen, arrendamiento, enajenación, etc. y ésta será a través de licitación pública mediante convocatoria pública con la finalidad de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Además las leyes establecerán las bases, procedimientos, reglas y requisitos con el propósito de acreditar la economía, eficacia imparcialidad y honradez que aseguren las mejores condiciones para el Estado.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.⁵³

La Ley de Vías Generales de Comunicación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, y la última modificación que sufrió fue el 4 de enero de 1994 por la Ley de navegación.

Está formada por el libro Primero que se refiere a las Disposiciones Generales, el cual contiene el Capítulo I que clasifica vías generales de comunicación, así como los servicios auxiliares, obras, construcciones con dependencias y accesorios y los terrenos y aguas necesarias para el derecho de vía.

El Capítulo II se refiere a la Jurisdicción que tendrán las vías generales de comunicación y los medios de transporte, que están sujetos de manera exclusiva a los Poderes Federales. En este caso, el Ejecutivo actuará por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ejercer las facultades que la Ley le confiera.

El Capítulo III trata sobre Concesiones, Permisos y Contratos, y señala en que casos se otorgará una concesión, un permiso o un contrato. También reserva al Gobierno Federal y Organismos Descentralizados la prestación de los servicios públicos de telégrafos, radiotelegráficos y correos, así como los sistemas de vía satélite, su operación y su control.

Indica las características de las personas que podrán obtener una concesión. (como son: ser ciudadanos mexicanos o sociedades que en su mayoría se integren por ciudadanos mexicanos y cuya sociedad esté constituida conforme a la Legislación de este país.) Establece 3 modalidades de la concesión que son:

<p>La construcción</p> <p>El establecimiento</p> <p>La explotación</p>	<p>de las vías generales de comunicación</p>
--	--

⁵³Ley de Vías Generales de Comunicación, Diario Oficial de la Federación.

Señala prohibiciones a los concesionarios o permisionarios para la cesión de derechos adquiridos en la concesión o permiso. En el mismo sentido, se les niega el derecho a ceder, gravar, hipotecar, enajenar la concesión, los derechos, los bienes muebles o inmuebles, que de ella formen parte, así como los servicios auxiliares, dependencias o accesorios, a ningún gobierno o Estado extranjero, ni admitir a estos como socios de la empresa concesionaria.

Con el propósito de proteger la Soberanía Nacional, prohíbe a los concesionarios adquirir acciones, obligaciones o bonos emitidos por empresas concesionarias por un gobierno o Estado extranjero. Asimismo, enuncia los requisitos y el procedimiento para obtener una concesión en las vías generales de comunicación de acuerdo al artículo 8 de ésta Ley, sujetándose a las leyes y reglamentos que regulen la materia. Por otra parte, ordena a los concesionarios asegurar el cumplimiento de sus obligaciones emanadas de la concesión para lo cual cubrirán la garantía que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Tutelando el interés público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas que por el uso o servicio de la concesión se paguen, sin dañar la costeabilidad de la concesión.

El Capítulo V trata de la Caducidad y rescisión de concesiones y contratos y revocación de permisos, señalando las causas que produce la caducidad de las concesiones y prevé los procedimientos a seguir para caducar una concesión. Imposibilita al beneficiario de una concesión declarada caducada, para poder obtener otra nueva concesión durante un plazo comprendido de uno a cinco años, desde el momento en que se declare la caducidad. Señala las causas de rescisión judicial de la concesión o contrato. Los permisos podrán ser revocables en la forma y los términos que la ley y los reglamentos establezcan.

El Capítulo VI que se refiere a la Construcción y establecimiento de vías generales de comunicación; señala las zonas y perímetros que deberán ocupar las vías generales de comunicación, impidiendo la innovación y procurando su conservación.

El Capítulo VII que trata sobre la Explotación de vías generales de comunicación, menciona las condiciones, requisitos y procedimientos para explotar una vía general de comunicación cuya autorización deberá emanar expresamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Este capítulo señala la manera y los medios por los cuales, los concesionarios y permisionarios podrán explotar vías generales de comunicación y medios de transporte, permitiéndoles la celebración de contratos, explotar sus líneas en combinación con otras empresas (nacionales o extranjeras) que sean afines; establecer servicios y facilidades de carácter incidental o conexos, en beneficio del usuario, todas estas actividades deberán ser previamente estudiadas, analizadas, y aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siguiendo los lineamientos de las leyes y reglamentos respectivos.

El Capítulo VIII de la Personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión, establece que una sociedad podrá obtener una concesión y explotar vías generales de comunicación siempre que sujete los estatutos y reglamentos que regulen sus relaciones con el público, a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Prevé que todos los bienes muebles e inmuebles, siendo propiedad del concesionario, utilizados para la explotación de vías generales de comunicación, pasarán en buen estado sin costo alguno y libres de todo gravamen al dominio público de la nación, al vencimiento del término de la concesión. Enlista todos los bienes que podrán sujetarse a hipoteca, salvo pacto en contrario.

Señalará las condiciones que deberá contener en la escritura pública la cláusula que esta ley establece al respecto de la hipoteca.

Prohíbe a los acreedores hipotecarios, estorbar e impedir la explotación de vías generales de comunicación, solo podrán oponerse a la venta, enajenación o fusión de la parte hipotecada; con el propósito de proteger la seguridad de los créditos hipotecarios.

El Capítulo IX habla sobre los Derechos de la Nación, entre los cuales señala el derecho que el Gobierno Federal tendrá para percibir una participación en los ingresos que se obtengan de las concesiones por la explotación de vías generales de comunicación, misma que se fijará previamente en la concesión o permiso. También señala el derecho preferente que tiene el Gobierno Federal para adquirir las propiedades de las empresas que explotan vías generales de comunicación cuando las empresas pretendan enajenarlas, deduciendo del precio, el uso y deterioro que hayan sufrido durante el tiempo de la concesión o permiso.

El Capítulo X referente a Inspección, hace referencia a las concesiones prohibiendo a los inspectores tener cualquier cargo o comisión u empleo dentro de las concesiones de vías generales de comunicación, y tampoco, celebrar contrato alguno con los concesionarios ni recibir sueldos, emolumentos, gratificaciones o pagos de cualquier índole, salvo los que expresamente señala la ley. Se obliga a los concesionarios a contribuir con los gastos de servicio de inspección, con las cantidades que fijen en la concesión y a falta de determinación, la que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Capítulo XI de las Reglas Generales señala como actividades conexas a las vías generales de comunicación, las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje, y transbordo que se realicen en zonas federales; y, para realizar estas actividades deberán requerir permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los permisionarios deberán observar todos los requisitos y condiciones que esta ley establece por relación al trato con el público y tarifas. Posteriormente, señala, las personas que tienen preferencia para adquirir un permiso, como son: empresas individuales o colectivas constituidas por agentes aduanales, comisionistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

Indica la obligación a concesionarios y permisionarios, de vigilar que su personal que intervenga directamente en la operación de los medios de

transporte establecidos en vías generales de comunicación, obtengan y revaliden la licencia respectiva que expide la Secretaría de Comunicaciones y Transportes así como también, sujetarse a los exámenes de aptitud y reconocimiento médico que señala esta ley y los reglamentos y disposiciones respectivas. Por el contrario serán responsables solidarios a la sanción merecida.

Esta Ley crea una figura jurídica llamada seguro de viajero, que garantiza la seguridad, tanto del usuario como de su equipaje y pertenencias durante el transporte desde el momento del abordaje, hasta que descienda al lugar de destino. Define también los alcances de la responsabilidad objetiva que tenga el concesionario o permisionario, en caso de algún daño o perjuicio ocasionado al viajero o su equipaje, estableciendo los tipos de indemnizaciones y su monto, así como los procedimientos y términos para cubrir la indemnización; y, autoriza a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad competente para hacer cumplir esta garantía otorgada al viajero.

El Libro Segundo se refiere a las Comunicaciones Terrestres. En el Título Primero trata sobre los Ferrocarriles, señalando en el Capítulo I las Reglas Generales.

El cual señala a las personas que tendrán preferencia en este transporte para que se les otorguen concesiones para la construcción y expropiación de ferrocarriles, (en primer lugar a las sociedades creadas para ese objeto en las que el Gobierno Federal será accionista mayoritario, y las sociedades organizadas bajo el régimen corporativo). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará el término para estas concesiones, el cual no excederá de 70 años y obliga a las empresas ferroviarias a proporcionar este servicio de transporte y su cooperación con el servicio de correos y telégrafos.

El Capítulo II de los Ferrocarriles particulares establece que deben obtener permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los ferrocarriles particulares y los auxiliares de una explotación industrial

para hacer su servicio público, el cual, podrá ser revocable en cualquier tiempo a juicio de la propia Secretaría.

El Capítulo III de la Explotación de ferrocarriles, señala la obligación que tienen las empresas ferroviarias para permitir que circulen trenes que pertenezcan a otras empresas pagando por el transporte de estos trenes bajo convenio o estipulación en la concesión. Igualmente tienen la obligación de poner sus líneas telegráficas al servicio de la red nacional.

En el Capítulo IV de Tranvías, trata sobre las concesiones para explotar y construir tranvías, las cuales tendrán un término máximo de duración de 50 años; enuncia el derecho que tienen las concesiones de tranvías para ocupar las calles y las plazas para la explotación de los servicios que otorgan y obliga a los concesionarios a pavimentar las entrevías y una faja de un metro de cada lado de la orilla exterior de los rieles con la misma clase de pavimento de la calle o camino. También, enumera las obligaciones a las que se sujetará el concesionario de un tranvía en todo lo concerniente con la conservación de calles, calzadas, guarniciones, ceras, corrientes pluviales; así como la prevención, protección y precaución, que sea necesaria para la seguridad del tránsito en un cruce.

El Capítulo IX De los aeródromos civiles, permite que se otorguen concesiones para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos por un plazo inicial máximo de 30 años, para operar aeródromos de servicio privado se requiere permiso, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también aprobará la construcción de toda clase de obras e instalaciones en los aeródromos civiles.

El Libro Quinto titulado Comunicaciones eléctricas en el capítulo I De las instalaciones en general, señala la obligación a los concesionarios y permisionarios de comunicaciones eléctricas enviar los mensajes relativos a embarcaciones y aeronaves que soliciten auxilio, los mensajes de cualquier autoridad relacionados con la seguridad o defensa del territorio nacional, los mensajes referentes con el artículo 23 de la Ley Orgánica de los artículos 103 y 107 de la Constitución Federal y las

comunicaciones que señalen los reglamentos especiales, todas en forma gratuita y preferente a las demás.

El Capítulo VI de Instalaciones radiodifusoras comerciales, culturales, de experimentación científica y de aficionados, observa la autorización de instalaciones de aficionados, para iniciarse en la técnica y en la práctica de los sistemas de radiocomunicación, a manera de entretenimiento y sin interés pecuniario, prohibiendo a los permisionarios de estas estaciones gozar de las franquicias de esta Ley.

El Libro Séptimo de Sanciones en el Capítulo Unico contempla las anomalías que se pueden ocasionar en las vías generales de comunicación, señalando sanciones e infracciones adecuadas a las conductas especificadas.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL⁵⁴

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 y reformada por última ocasión el 24 de octubre de 1995.

En el Título Primero "De la Administración Pública Federal en su Capítulo Único del mismo Título, señala las bases de organización que tendrá de la administración pública centralizada y paraestatal.

Esta Ley Orgánica enuncia que la administración pública federal centralizada está integrada por la Presidencia de la República, las secretarías de Estado, y los departamentos administrativos, y la administración pública paraestatal la integran los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y los fideicomisos.

También, enumera los entes con que cuenta la administración pública centralizada para el ejercicio de las atribuciones encomendadas al Poder Ejecutivo de la Unión y enuncia las entidades que componen la administración pública paraestatal que auxilian al Poder Ejecutivo de la Unión.

Señala que las dependencias y entidades de la administración pública centralizada y paraestatal deberán conducir sus actividades en forma programada con base en las políticas del Plan Nacional de Desarrollo que establezca el Ejecutivo Federal.

El Título Segundo De la Administración Pública Centralizada en su Capítulo I De las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, señala el organigrama que en forma jerárquica que se deberá aplicar en cada Secretaría de Estado teniendo a la cabeza un Secretario de Estado, auxiliado por subsecretarios, oficial mayor,

⁵⁴Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Diario Oficial de la Federación.

directores, subdirectores, jefes, subjefes de departamentos, de oficina, de sección y de mesa, y por los demás funcionarios que establezca el reglamento interior respectivo. Asimismo, crea otra jerarquía emanada de las Secretarías de Estado a cargo de los órganos administrativos desconcentrados quienes tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito territorial que se les determine conforme a las leyes aplicables y, faculta al Presidente de la República crear comisiones intersecretariales integradas por varias secretarías de Estado y departamentos administrativos, también, podrán intervenir los entes de la administración pública paraestatal cuando los asuntos que traten se relacionen con su objeto.

El Capítulo II De la competencia de las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, enumera las dependencias con las que contará el Poder Ejecutivo de la Unión para el despacho de los asuntos del orden administrativo, entre los cuales se encuentra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Artículo 36 el cual, enuncia en XXVII fracciones todas las funciones que tiene para su despacho la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los medios de comunicación y vías de transporte, entre los cuales se encuentran: correos, telégrafos, servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas, teléfonos, servicios de comunicación inalámbricos por telecomunicaciones y satélites, procesamiento remoto de datos, estaciones de radio experimentales, culturales, de aficionados y estaciones de radiodifusión comerciales y culturales, transporte aéreo, carreteras federales y puentes internacionales, servicios marítimos y portuarios, y todos los transportes por tierra y por agua; de los cuales deberá regular, inspeccionar, vigilar, organizar, otorgar concesiones y permisos para su conservación, construcción, operación y funcionamiento.

LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES⁵⁵

La Ley Federal de Entidades Paraestatales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1986 fue creada para regular el funcionamiento y control de las entidades paraestatales de la administración pública federal.

El Capítulo I De las disposiciones generales enuncia a los organismos institutos y entidades existentes con anterioridad a esta Ley especificando cuales son entidades paraestatales y cuales no, también señala cuales son los ordenamientos normativos que regulan a cada entidad, y la relación que existe con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien se encargará de registrar e integrar en el presupuesto de la Federación a estas entidades, considera también a las entidades paraestatales como unidades auxiliares de la administración pública federal.

El Capítulo II De los organismos descentralizados se divide en dos secciones. La Sección A relativa a Constitución, organización y funcionamiento, indica el objeto para el cual se puede constituir un organismo descentralizado. Enumera los elementos que deberá cumplir un organismo descentralizado para su creación. Señala los casos en que un organismo descentralizado podrá disolverse, liquidarse, extinguirse o fusionarse y como se integrará la administración de los organismos descentralizados y quienes podrán ser miembros de esta administración.

La Sección B se refiere al Registro Público de Organismos Descentralizados establece el Registro Público de Organismos Descentralizados a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la autoriza para expedir las certificaciones de las inscripciones y los registros de los organismos descentralizados.

El Capítulo III De las empresas de participación estatal mayoritaria señala cuales son las empresas consideradas de participación estatal

⁵⁵ Ley Federal de Entidades Paraestatales, Diario Oficial de la Federación.

mayoritaria y enuncia cual es el objeto de las empresas de participación estatal mayoritaria, regula la organización, administración y vigilancia de las empresas de participación estatal mayoritaria sujetándose a este ordenamiento. y considera a la enajenación disolución o liquidación como medios para desaparecer una empresa de participación estatal, cuando ésta ya no cumpla con el objetivo o no sea conveniente para la economía nacional.

Prevé los casos de fusión o disolución de una empresa de participación estatal mayoritaria en los que autoriza la intervención de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a fin de señalar la forma y términos en que deba efectuarse la fusión o disolución.

El Capítulo IV De los fideicomisos públicos establece las condiciones que se deben integrar para dar existencia a un fideicomiso público, cuyo propósito principal será auxiliar al Ejecutivo mediante la realización de actividades prioritarias.

Designa al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público como fideicomitente. Establecen las condiciones y requisitos que deberán integrar los contratos de fideicomiso. Faculta al gobierno Federal para revocar un fideicomiso cuando así se estime conveniente.

Los Capítulos V y VI Del desarrollo y operación y Del control y evaluación tratan sobre el funcionamiento y organización que en general se aplicará a las entidades paraestatales.

REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE LAS ENTIDADES PARAESTATALES⁵⁶

Este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 25 de enero de 1990 y reformado por última ocasión el 7 de abril de 1994, cuyo objeto es reglamentar la Ley Federal de las Entidades Paraestatales en lo que corresponde a la constitución, organización, funcionamiento, control y extinción de las entidades paraestatales.

El Capítulo I de Disposiciones Generales establece la obligación de publicar en el Diario Oficial de la Federación dentro de los primeros 15 días del mes de agosto, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la relación de las entidades paraestatales a que se refiere el artículo 12 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, señala también, las condiciones que deberán observar los servidores públicos que pretendan obtener la titularidad de las concesiones o partes sociales que integren el capital social de las empresas de participación estatal mayoritaria.

El Capítulo II De la constitución y extinción de las entidades, establece los requisitos para la constitución y desincorporación de entidades paraestatales y contienen las condiciones y procedimientos para la desincorporación de entidades paraestatales mediante disolución, liquidación, extinción, fusión, enajenación o transferencia.

El Capítulo III De los titulares de las entidades señala los requisitos que deberán cumplir los servidores públicos que sean nombrados titulares de alguna entidad paraestatal, ya sea por el Ejecutivo Federal o por la dependencia correspondiente, enumera las obligaciones que deberán observar los titulares de entidades paraestatales, con el objeto de garantizar que la conducción de estas se sustente en criterios de eficiencia y productividad y de alcanzar las metas y los objetivos de los programas institucionales respectivos.

⁵⁶Reglamento de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, Diario Oficial de la Federación.

El Capítulo IV Del órgano de gobierno establece las modalidades que el órgano de gobierno observara considerando la diferencia entre las áreas estratégicas y prioritarias que determine el Ejecutivo Federal y las demás entidades prioritarias exepuadas y, señala los lineamientos que deberá cumplir el órgano de gobierno.

El Capítulo V De la operación de las entidades establece que la operación de las entidades paraestatales se regirá por los programas sectoriales en que participen y por los programas institucionales, en congruencia con los objetivos y prioridades del Plan Nacional de Desarrollo.

También deberán de emitir los órganos de gobierno, los criterios y políticas de operación que las entidades deban observar, tomando en cuenta la situación financiera de los mismos, y los objetivos y metas a alcanzar.

Finalmente obliga el presidente del órgano de gobierno, verificar que en los criterios de la operación que se definan se observe lo dispuesto en los párrafos anteriores.

El Capítulo VI De la vigilancia control y evaluación de las entidades, menciona las autoridades que integran el órgano de vigilancia, los cuales serán designados por la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo. Enuncia las consideraciones para emitir una evaluación de la gestión de las entidades. Faculta a los comisionarios públicos para realizar visitas a las entidades que les hayan designado para verificar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades a cargo de ellas, y si fuera necesario promover las acciones correspondientes para corregir las deficiencias u omisiones en que hubieran incurrido las mismas y contempla la figura del órgano Interno de Control el cual actuará con objetividad e imparcialidad en sus informes, manteniendo su independencia, el cual, tendrá acceso a todas las áreas y operaciones de la entidad, también promoverá la realización de auditorías integrales que permitan verificar el desempeño general de las entidades.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES⁵⁷

El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995 con el propósito de regular las atribuciones y facultades que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes, le confieren a esta Secretaría.

El Capítulo I trata Del ámbito de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para el desempeño de los asuntos que le competen enumera a los servidores públicos y las unidades administrativas con las cuales contará; iniciando con un Secretario que es el Titular de la Dependencia Pública. Tres Subsecretarías, una de Infraestructura, una de Transporte y una de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, contará también con un Oficial Mayor y con dos Coordinaciones Generales: una de Puertos y Marina Mercante y otra de Planeación y Centros SCT.

Las Direcciones Generales que dependerán de las anteriores de acuerdo a sus funciones son: Asuntos Jurídicos, Comunicación Social, Carreteras Federales, Conservación de Carreteras, Servicios Técnicos, Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Policía Federal de Caminos, Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, Redes y Radiocomunicación, Sistemas de Difusión, Política de Telecomunicaciones y Negociaciones Internacionales, Administración del Espectro, Puertos, Marina Mercante, Capitanías, Programación, Organización y Presupuesto, Recursos Humanos, Recursos Materiales, Planeación, Evaluación y la Contraloría Interna que tiene una categoría homologa a las direcciones generales.

También están enumeradas algunos organismos desconcentrados como el Instituto Mexicano del Transporte, el Instituto Mexicano de

⁵⁷Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación.

Comunicaciones, los Centros S.C.T. (en cada Estado de la República), y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

En el Capítulo II De las facultades del Secretario como su nombre lo indica, legitima y enlista las facultades que le corresponden al Secretario en su forma original dentro de las cuales se clasifican en las que podrá delegar para la mejor distribución y desarrollo del trabajo mediante acuerdos que deberán ser publicados en el Diario Oficial de la Federación, y las facultades indelegables del Secretario de Comunicaciones y Transportes.

El Capítulo III De las facultades de los subsecretarios y coordinadores generales, siendo ambos superiores a los directores generales, enlista las facultades de estos servidores públicos que por igual se desarrollaran cada uno en el rango de su competencia.

En el Capítulo IV De las facultades del Oficial Mayor reúne todas las facultades conferidas al Oficial Mayor encaminadas a la administración de los recursos humanos, financieros y materiales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Capítulo V De las facultades del Contralor Interno, señala las facultades para vigilar el exacto funcionamiento de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, utilizando las medidas preventivas y disciplinarias necesarias y registrar internamente las estructuras orgánicas y ocupacionales aprobadas por el Oficial Mayor.

El Capítulo VI De las atribuciones de las unidades administrativas establece los lineamientos que deberán seguir cada uno de los directores generales para la administración, organización y dirección de las facultades conferidas a cada una de estas direcciones generales con que cuenta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Capítulo VII De las atribuciones de los órganos desconcentrados y de los Centro S.C.T. indica las funciones que desempeñarán los órganos

desconcentrados, además de las ya especificadas en el decreto de su creación. También se le da una ubicación jerárquica dentro del organigrama de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, para fines de relación con las unidades administrativas centrales, estas se realizarán a través de la Coordinación General de Planeación y Centros S.C.T.

El Capítulo VIII De la suplencia de los servidores públicos de la Secretaría prevé la suplencia de la firma en documentos oficiales en casos urgentes y menciona quienes pueden firmar cuando se encuentre ausente el Secretario, cuya firma le dará el mismo carácter oficial que la del propio titular.

En el caso de los juicios de amparo se faculta además, de los anteriormente señalados, al Director General de Asuntos Jurídicos.

Asimismo las ausencias de los subsecretarios, Oficial Mayor y Coordinadores Generales serán suplidas por los directores generales que de cada una de estas, dependan directamente.

Por último, se refiere a la ausencia de los directores generales, las cuales serán suplidas por los servidores públicos del nivel jerárquico inmediato inferior que de ellos dependan en los asuntos de su respectiva competencia.

LEY DE CAMINOS, Puentes Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL⁵⁸

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, para regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes.

El Título Primero, llamado Del Régimen administrativo de los caminos, puentes y autotransporte federal contiene el Capítulo I Del ámbito de aplicación de la Ley en el cual se definen los términos comunes a esta Ley para los efectos de su aplicación, especifica cuales son las partes integrantes de las vías generales de comunicación, y los cuales son las leyes aplicables a esta Ley a falta de disposición expresa.

El Capítulo II referente a Jurisdicción y Competencia señala las zonas jurisdiccionales a nivel federal para aplicar esta Ley como: caminos, puentes, servicios de autotransporte y servicios auxiliares.

También enumera las atribuciones que son de su competencia en función de su jurisdicción federal.

El Capítulo II establece los elementos que deberán contener tanto el permiso como la concesión, en materia de caminos, puentes y autotransporte federal así como servicios auxiliares, señalando su duración, prohibiciones, y causas de terminación, que a continuación se señalan en el cuadro siguiente, a fin de comparar las distinciones que hace la Ley entre la concesión y el permiso.

⁵⁸Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, Diario Oficial de la Federación.

CONCESION (ART. 6)	PERMISO (ART. 8)
<p>OBJETO : Construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.</p>	<p>OBJETO : Operar y explotar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.</p> <p>Instalar terminales interiores de carga y unidades de verificación.</p> <p>Servicios de arrastre, arrastre y salvamento, y depósito de vehículos.</p> <p>Servicios de paquetería y mensajería.</p> <p>Instalar líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas, ductos de transmisión de productos derivados del petróleo o cualquier otra obra subterránea superficial o aérea en las vías generales de comunicación que entorpezca el buen funcionamiento de caminos federales.</p> <p>Construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros.</p> <p>Construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en el derecho de vía.</p> <p>Establecimiento de paraderos</p> <p>Instalación de anuncios y señales publicitarias.</p> <p>Construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía.</p> <p>Construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación.</p> <p>Transporte privado de personas y de carga.</p>

ESTA RESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA⁷⁹

PERSONAS : Mexicanos y sociedades constituidas bajo las leyes mexicanas	PERSONAS : Mexicanos y sociedades constituidas bajo las leyes mexicanas
DURACION : Hasta 30 años	DURACION : Indefinido, (la S.C.T. considerará solo el tiempo estrictamente necesario).
PROHIBICION :No ceder, hipotecar, ni gravar o enajenar la concesión, ni los bienes afectos a los mismos a ningún gobierno o estado extranjero.	PROHIBICION :No ceder, hipotecar, ni gravar o enajenar el permiso no los bienes afectos a los mismos a ningún gobierno o estado extranjero.
TERMINACION :Artículo 15 frac. I a VIII.	TERMINACION :Artículo 15 frac. II, III, VI Y VIII

Establece el procedimiento para otorgar concesiones o permisos para servicios auxiliares, vinculados a la infraestructura de la carretera, mediante el concurso público, una vez publicada la convocatoria en el Departamento del Distrito Federal, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a petición del interesado en el cual se establecerán las condiciones y procedimientos para la elección del concesionario o permisionario.

El capítulo IV de Tarifas regula la aplicación de tarifas en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, auxiliado por la Comisión Federal de Competencia, la cual estudiará y omitirá opiniones respecto al establecimiento de bases tarifarias las cuáles deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitirán la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

El Título Segundo De los caminos y puentes señala en su capítulo único, que la ley prevé los trabajos de urgencia y de mantenimiento necesarios para la concesión y buen funcionamiento del camino concesionado, que por excepción podrá realizarse sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, una vez transcurrido el estado de urgencia los trabajos se ajustarán a los proyectos aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Establece también, una modalidad para las concesiones otorgadas para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios variando el término de dicha concesión el cual no podrá ser mayor de 20 años.

También hace una excepción para otorgar concesión a los gobiernos de los estados o entidades paraestatales sin sujetarse al procedimiento de concurso.

Una vez concluidas las obras an caminos o puentes federales el concesionario dará aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a quién tendrá que revisar en un plazo no mayor de 15 días naturales que la construcción se ajusto al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente, y emitir una resolución sobre la supervisión, si transcurre dicho término se entenderá que la obra es favorable para abrirse al servicio público.

El Título Tercero Del Autotransporte Federal, trata en su capítulo I, sobre las "Disposiciones Generales", enumera tres servicios de autotransporte :

- De pasajeros
- De turismo y
- De carga

Enuncia las obligaciones de los permisionarios :

- a) Verificar que los conductores de sus vehículos cuenten con la llcencia federal respectiva.
- b) Dar capacitación y adiestramiento a los conductores, para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, seguro y eficaz.

La ley señala la responsabilidad solidaria entre el permisionario y el conductor cuando se causé algún daño con motivo de la prestación del servicio.

El capítulo II, del autotransporte de pasajeros, y del capítulo III del autotransporte se refiere a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará permisos para proporcionar el servicio de autotransporte de turismo, el cual se clasificara por su destino en nacional e internacional, éste servicio también será regulado por su reglamento en los aspectos particulares que presente.

En el Capítulo IV de Autotransporte de Carga, el permiso otorgado para este transporte, autoriza transportar todo tipo de carga en los caminos de jurisdicción federal, sujetándose en los términos y condiciones, a lo que establece el reglamento respectivo. En cuanto a las maniobras de carga y descarga no se requiere autorización alguna por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el Título Cuarto De los servicios auxiliares al autotransporte federal, el Capítulo I sobre Clasificación de los servicios auxiliares, enumera los servicios auxiliares el autotransporte federal en los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará permisos de acuerdo con esta ley:

- Terminales de pasajeros
- Terminales interiores de carga
- Arrastre, selvemento y depósito de vehículos
- Unidades de verificación y
- Paquetería y mensajería.

Los capítulos II, III, IV, V y VI Titulados : Terminales de pasajeros, Terminales interiores de carga, Arrestre, selvemento y depósito, Unidades de verificación y centros de capacitación y Paquetería y mensajería, requerirán de permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar este servicio y se sujetara a las condiciones que establece el reglamento respectivo.

El Título Quinto Del autotransporte Internacional de Pesejeros Turismo y Carga; lo define como aquel que opere de un país extranjero al territorio

nacional o viceversa. Dicho servicio se ajustará a los términos y condiciones previstas en los tratados internacionales aplicables.

También la Ley obliga a los vehículos nacionales y extranjeros destinados a la prestación de servicios de autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga a:

- Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos.
- Contar con placas metálicas de identificación e instrumentos de seguridad.
- Los operadores de dichos vehículos deberán portar licencia de conducir vigente.

En el Título Sexto De la responsabilidad, el Capítulo I De la responsabilidad en los caminos, puentes y autotransporte de pasajeros y turismo, se refiere a la responsabilidad que tienen los concesionarios y permisionarios de garantizar al usuario o viajero la seguridad en el servicio proporcionado, en los caminos y puentes federales y en el autotransporte de pasajeros y turismo.

La garantía que ha establecido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es con el propósito de proteger al usuario o pasajero y a su equipaje por los daños que pueda sufrir con motivo de su uso o de la prestación del servicio.

Cuando personas físicas o morales que estén autorizadas por los gobiernos de los Estados o del Distrito Federal, para operar transporte público y utilicen tramos de las vías generales de comunicación deberán garantizar igualmente su responsabilidad por los daños que puedan sufrir.

El derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto se sujetará a lo establecido por el Código Civil en Materia Común, para el Distrito Federal y en Materia Federal para toda la República; y para la

prelación en el pago de las mismas se considerará el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

En el caso de los viajes internacionales, la obligación del permisionario será en los términos que establezcan los tratados y convenios internacionales.

El capítulo II De la responsabilidad en el autotransporte de carga, los permisionarios son responsables de la pérdida y daños que sufran los bienes o productos que transporten desde el momento en que reciben la carga hasta que la entreguen a su destinatario.

Esta ley hace unas excepciones donde no incurre en responsabilidad el permisionario por falta de probidad o negligencia del consignatorio o destinatario.

La obligación de responsabilidad del permisionario se extenderá hasta los daños ocasionados a terceros.

En el Capítulo Séptimo de Inspección, verificación y vigilancia. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encargará de la Inspección y vigilancia de las concesiones y permisos que se otorguen en los caminos y puentes federales y servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares para garantizar el cumplimiento de esta ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que se expidan de acuerdo con la misma.

La inspección y vigilancia se basará en informes proporcionados por los concesionarios y permisionarios sobre datos técnicos, administrativos, financieros, estadísticos que permitan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes y los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a terceros para realizar la verificación en lo que los inspectores deberán portar identificación vigente y la orden de visita, de esta visita se levantará un

acta debidamente circunstanciada ante dos testigos, el artículo 73 enumera los requisitos que deberán contener el acta mencionada.

El Título Octavo De las sanciones estable las situaciones que motiven la infracción del permisionario o concesionarios, por violaciones a esta ley; las sanciones se graduarán desde una multa considerada en salarios mínimos general vigente en el Distrito Federal, hasta la suspensión o cancelación de las licencias para conducir en caminos y puentes federales.

Finalmente señala las instancias para impugnar las sanciones impuestas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos fijados por la ley en la que se deberán analizar las pruebas y defensas que la parte afectada presente conforme a la ley a fin de garantizarle su derecho a defenderse.

LEY DE NAVEGACION⁵⁹

La Ley de navegación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, con el objeto de regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación, los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, excepto las embarcaciones y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Secretaría de Marina.

El Título Primero de Disposiciones Generales en el Capítulo I, trata del Ambito de Aplicación a la Ley, que define los términos en materia de navegación que esta ley comprende que determina como jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo en las aguas interiores y las zonas marinas mexicanas. Las controversias que se susciten se darán a conocer en los Tribunales Federales y las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos se sujetarán a la legislación mexicana, así como las embarcaciones extranjeras que estén en territorio mexicano.

Posteriormente enumere los ordenamientos normativos que se aplicaran supletoriamente a falta de disposición expresa en esta ley.

Capítulo II Autoridad Marítima, de conformidad con esta ley la autoridad marítima radica en el Poder Ejecutivo Federal, quien la ejerce en primer lugar a través del Sector Comunicaciones y Transportes, luego, por medio de los capitanes en las embarcaciones mercantes mexicanas y por último, en el extranjero. El cónsul mexicano acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana y para los casos y defectos que esta ley determine.

⁵⁹ Ley de Navegación, Diario Oficial de la Federación.

El Título Segundo De la marina mercante, trata en su Capítulo I sobre el Abanderamiento y matrícula de embarcaciones, estos son esenciales para navegar en territorio mexicano y también determinan el tipo de nacionalidad que tenga la embarcación, este capítulo se dedica a regular las situaciones legales que existan en embarcaciones y artefactos navales para expedir el certificado de matrícula y abanderarlas.

El Capítulo III de las Empresas navieras, define cada una de las personas físicas y morales, que desempeñan determinada actividad en la embarcación, con el propósito de distinguir entre unos y otros para mejor aplicación de la Ley.

El Capítulo V de la Tripulación, de acuerdo a esta Ley la tripulación estará compuesta por los capitanes, pilotos navales, patronos, maquinistas navales, operarios mecánicos, y todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana, que deberá ser mexicano por nacimiento.

Como excepción, no se considerarán tripulación al personal embarcado, que solo realice funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros y tampoco al personal que solo realiza funciones de atención a los pasajeros.

En el Capítulo VI De la educación marítima mercante, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encargará de organizar la formación y capacitación del personal de la marina mercante, directamente o a través de instituciones educativas, debidamente registradas con apoyo de la Secretaría de Educación Pública y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, expedirá los títulos como libretas de mar y demás documentos que establece el convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

El Título tercero de la Navegación en su capítulo I, trata del régimen de navegación.

En relación al arribo de embarcaciones en territorio mexicano, este estará abierto a todos los países en tiempo de paz, en los términos de los tratados internacionales, la autoridad marítima, podrá declarar en cualquier tiempo provisional o permanentemente cerrado a la navegación determinados puertos, por caso fortuito o fuerza mayor, previendo la seguridad de las personas y de los bienes.

Esta Ley regula diversas clases de navegación como son : interior, de cabotaje y de altura.

En el caso de la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior la Ley reserva este derecho a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas y si no existe interés por parte de éstos podrá otorgárseles el derecho a través de permiso a empresas navieras extranjeras. Señala además, los servicios que requerirán permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la explotación y embarcaciones en servicios de navegación interior y cabotaje, como son : Transporte de pasajeros y cruceros turísticos, turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas, mexicanas o mediante embarcaciones extranjeras, depositadas en una marina turística autorizada ; seguridad, salvamento, y auxilio a la navegación, mediante embarcaciones especiales, y remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tenga celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la Ley de puertos.

Los casos en que no se requerirá permiso previo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje será en los siguientes servicios:

- Transporte de carga, y remolque transporte,
- Pesca (siempre que cuente con concesión, permiso o autorización de la Secretaría de Pesca).
- Dragado (siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o de mantenimiento), y
- Explotación de embarcaciones especiales y artefactos navales, salvo las de seguridad, salvamento y auxilio a la navegación.

El otorgamiento de concesiones y permisos referentes con la navegación, deberán ajustarse a las disposiciones en materia de competencia económica. Asimismo, señala los términos para emitir las resoluciones correspondientes al otorgamiento de concesiones y permisos. En cuanto al procedimiento y los requisitos para el otorgamiento de los permisos se seguirá lo que establece la Ley de puertos que en su momento estudiaremos.

El capítulo II De arribo y despacho de embarcaciones enuncia todos los requisitos que exigirá la autoridad marítima para autorizar a las embarcaciones el arribo a puertos para la navegación de cabotaje y de altura.

El Capítulo III de Pilotaje, menciona que el servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias.

Establece la condición de obtener permiso por parte de la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para proporcionar el servicio de pilotaje por pilotos de puerto.

El Capítulo IV de Remolque, maniobras en puerto, indica que ese servicio se prestará dentro de los límites para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

El capítulo V trata del Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, se le da a los concesionarios la responsabilidad de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se señalen en los títulos de concesión.

Los Capítulos VI de la Inspección naval y VII de la Prevención de la contaminación marina, establecen las normas que deberán observarse dentro de la navegación para regular estos aspectos.

El Título Cuarto De la propiedad de las embarcaciones, señala en su capítulo I las Disposiciones generales, en el Capítulo II las Formas de adquisición de embarcaciones, en el Capítulo III se refiere a la Copropiedad marítima, en el Capítulo IV de Amarre, abandono y desguace de embarcaciones menciona dos supuestos relacionados con las concesiones, en el sentido de que la garantía se otorgará a la administración portuaria:

- En caso de que el amarre ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, y
- En caso de que el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto.

También contiene el capítulo V de Privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales, el capítulo VI de Privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas y el capítulo VII de Hipoteca marítima.

El Título Quinto De los contratos de explotación de embarcaciones contiene el capítulo I del Contrato de fletamiento , el capítulo II del Contrato de Transporte de mercancías por agua, el capítulo III del Contrato de remolque de transporte.

El Título Sexto De los riesgos y accidentes de la navegación, contiene el capítulo I de Abordaje, el capítulo II de Averías, el capítulo III De salvamento, el capítulo IV de Hundimiento y remoción, el capítulo V Derrelictos marítimos, el capítulo VI De responsabilidad civil y el capítulo VIII De investigación de accidentes marítimos.

El Título Séptimo de Sanciones señala en su capítulo único de Disposiciones generales que los concesionarios de marinas, cuando no se sujeten a los requisitos establecidos en el reglamento autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo, les impondrá a la

Secretaría de Comunicaciones y Transportes una multa de mil a diez mil días de salario, y el artículo 140 fracción IV establece una sanción de diez mil a cincuenta mil días de salario a los concesionarios que incumplan la responsabilidad que señala el artículo 56. Para la imposición de estas sanciones, se tomará en cuenta la gravedad de la infracción y los daños causados. Asimismo, deberá entenderse por salario el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.

LEY DE PUERTOS⁶⁰

La Ley de Puertos fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993 con el objeto de regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios, excepto los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, (cuya excepción es anticonstitucional, porque viola al artículo 29 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.)

En el capítulo I de Disposiciones generales, define los términos que esta Ley utiliza para comprender los asuntos portuarios, entre los cuales señala al administrador portuario como titular de una concesión para la administración portuaria integral.

En el capítulo II de Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, se observan todos los ordenamientos normativos que regulan las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como, terminales, marinas e instalaciones portuarias, entre los que se enuncia el Reglamento de la Ley de Puertos, los programas maestros de desarrollo portuario, las concesiones, los permisos, los contratos respectivos, las normas oficiales mexicanas y las reglas de operación de los puertos.

El capítulo III de Autoridad portuaria en el artículo 16 enuncia las atribuciones que tiene la autoridad portuaria que es el Ejecutivo Federal, las cuales ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

También, se faculta al Secretario otorgar concesiones, permisos y autorizaciones en todo lo relacionado con los puertos, así como, verificar su cumplimiento, y resolver sobre su modificación, renovación o revocación.

⁶⁰Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación.

El capítulo IV de Concesiones y Permisos menciona que será necesario obtener de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, concesiones o permisos para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, construcción de obras en los mismos, y para la prestación de servicios portuarios. También, distingue dos clases de concesiones, las concesiones para la administración portuaria integral, de las que se desprenden dos incisos que observan:

a) Concesiones sobre bienes de dominio público, que además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y

b) Permisos para prestar servicios portuarios, y para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos, y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas.

En el caso de que exista un interesado en ocupar áreas concesionadas para construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios en una zona concesionada la Ley establece la celebración de contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Para poder obtener una concesión para la administración portuaria integral se requiere estar constituido en una sociedad mercantil conforme a la legislación mexicana, y en las demás concesiones y permisos se otorgan a ciudadanos o personas morales mexicanas.

Todos los concesionarios y permisionarios están obligados a incluir la prestación de los servicios portuarios correspondientes.

Esta Ley establece el término máximo de 50 años que tendrá de duración las concesiones, el cual podrá ser prorrogado hasta por un plazo igual al señalado originariamente si se solicita en la última quinta

parte de su periodo y hasta un año antes de que concluya. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tendrá un término de 120 días naturales para resolver la prórroga.

Asimismo, señala los procedimientos que deben seguirse para obtener una concesión en materia de puertos de parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Se observa también los supuestos y condiciones para ampliar la superficie de una concesión, la cual no podrá exceder del 20 % la superficie originalmente concesionada.

Esta Ley permite a los concesionarios de la administración portuaria integral de operación de terminales marinas e instalaciones y la presentación de servicios que se realicen a través de terceros.

Establece los términos para otorgar un permiso en un plazo de 90 a 180 días naturales a partir de la presentación de la solicitud, para resolver sobre su otorgamiento, si transcurre el tiempo fijado por la Ley, sin una resolución, se considerará denegado el permiso, también, se prohíbe el derecho de exclusividad a los permisionarios, con el propósito de incitar la participación de varios permisionarios a favor de terceras personas, para que exploten en igualdad de circunstancias servicios idénticos o similares.

Se establece la obligación de sujetar a todas las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta Ley para que observen las disposiciones en materia económica.

Se señalan los lineamientos que deberán observar en la cesión de derechos de las concesiones.

Se prohíbe ceder, hipotecar, gravar o transferir la concesión o permiso, ni los derechos conferidos, ni los bienes afectos a los mismos con sus dependencias y accesorios, a ningún gobierno o estado extranjero, y tampoco administrativos como socios de las concesiones o permisos.

Cuando al concluir la vigencia de la concesión o permiso, en caso de revocación se establece que los bienes reversibles pasarán a propiedad de la nación, así como las construcciones e instalaciones que efectúen los particulares en bienes de dominio público concesionados.

Los supuestos por los cuales se dará por terminada una concesión que son: renuncia del titular, revocación, rescate, desaparición del objeto, o de la finalidad de la concesión y liquidación, extinción o quiebra, asimismo señala las causas para revocar una concesión o permiso e indica el procedimiento para declarar administrativamente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dicha revocación.

Impone a todos los concesionarios que regula esta Ley, cubrir al Gobierno Federal como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y el dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento fijado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuyas bases y periodos de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos, tomando en cuenta el valor comercial de dichos bienes y los permisionarios a que se refiere esta Ley, sólo pagarán como única contraprestación, la que fije la Ley Federal de Derechos.

En el Capítulo V de la Administración Portuaria Integral señala las condiciones que dan origen para construir una administración integral portuaria basadas en la constitución de una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de servicios respectivos. También se podrán encomendar mediante concesiones, la administración portuaria integral, de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderante estatal dentro de una entidad federativa a una sociedad mercantil construida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente, dando así, cabida para las empresas paraestatales.

Las concesiones otorgadas a administraciones portuarias integrales, sujetándolos a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual contendrá en el título de concesiones dos aspectos:

Los usos destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y

Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

Además de la participación del administrador portuario integral y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para elaborar el programa maestro del desarrollo portuario, contarán con la intervención de la Secretaría de Marina y la Secretaría de Desarrollo Social para que intervengan en lo que afecte a las actividades militares y los aspectos ecológicos y el desarrollo urbano, respectivamente.

En el Capítulo VI de Operación Portuaria, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que determine en los títulos de concesión, la administración de los prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos; con base en las consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad.

Además, enuncia los requisitos que deberán reunir los administradores portuarios e integrales en los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren del mismo modo, observa el supuesto en el que el administrador portuario esté obligado a contratar con terceros, el cual, deberá efectuar la adjudicación por concurso, eligiendo al que ofrezca mejores condiciones para el desarrollo del puerto. Obliga al administrador portuario a responder ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, aún de las conferidas en el contrato de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre. Responsabiliza solidariamente a los operadores de terminales, marinas e

instalaciones y prestadores de servicios portuarios, con el administrador portuario y el gobierno federal del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquellas.

En el Capítulo VII de Precios y tarifas, prevé las condiciones que deberá contemplar los concesionarios o permisionarios para establecer precios y tarifas que se cobran por el uso de determinados bienes, en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios.

El Capítulo VIII de Verificación, ordena a los concesionarios y permisionarios, presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un informe con los datos técnicos, financieros y estadísticos, relativos al cumplimiento de sus obligaciones, establecidas en título de concesión o permiso.

En el Capítulo IX de Infracciones y sanciones señala las conductas que sanciona esta Ley, así como la multa correspondiente a pagar por el infractor, estas sanciones serán independientes de cualquier procedimiento penal, o de la revocación de la concesión o permiso.

También contempla la sanción a las personas que ocupen, construyan o exploten áreas, marinas o instalaciones portuarias sin haber obtenido el permiso o la concesión respectiva por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LEY DE AVIACION CIVIL⁶¹

La Ley de Aviación Civil, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995 y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El Capítulo I de Disposiciones Generales enuncia que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es una vía general de comunicación, y está sujeta al dominio de la nación.

Asimismo, establece la jurisdicción federal que será aplicable al uso, explotación y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, señala los ordenamientos normativos aplicable a la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional y clasifica los tipos de aeronaves mexicanas.

El Capítulo II De las autoridades aeronáuticas señala las atribuciones que se le confieren a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre las cuales, le permite otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso su modificación o terminación.

Establece la integración de un comité de horarios a los que deberán sujetarse los concesionarios y permisionarios.

El capítulo III De las concesiones y de los permisos, contiene la Sección Primera De las concesiones, que concede el otorgamiento de concesiones para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, la cual sólo se otorgará a personas morales mexicanas, y enumerará los requisitos que deben acreditar los que deseen obtener la concesión.

⁶¹Ley de Aviación Civil, Diario Oficial de la Federación.

Señala el término máximo que durará el otorgamiento de una concesión, el cual podrá prorrogarse una o varias veces sujetándose a las condiciones que la Ley establezca.

La Sección Segunda De los permisos enumera los tipos de servicios de transporte aéreo que requieren de permiso, y quienes podrán explotarlos: Los servicios de transporte aéreo nacional no regular que se otorgan a personas morales mexicanas; los de transporte aéreo internacional regular, a sociedades extranjeras, y los de transporte aéreo internacional no regular a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras y los de transporte aéreo privado comercial a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

También se otorgará permiso a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras para el establecimiento de talleres aeronáuticos, y centros de capacitación y adiestramiento.

El término de cualquier permiso será indefinido.

La Sección Tercera de Disposiciones comunes establece el plazo para resolver el otorgamiento de una concesión o un permiso el cual no podrá exceder de 90 días naturales.

Enuncia los requisitos que deberá incluir el título de concesión o permiso para su validez.

Las causas de terminación de una concesión o un permiso como son: El vencimiento del plazo establecido y de su prórroga en su caso, por renuncia del titular, por revocación, por desaparición del objeto de la concesión o del permiso, por quiebra o liquidación del titular.

Cabe la revocación cuando, en forma inmediata por no ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de ciento ochenta días naturales, a partir de su otorgamiento; mantenerlos vigentes los seguros a que se refiere esta ley; por que el concesionario o permisionario cambie de nacionalidad; por ceder hipotecar, gravar, transferir o

enajenar las concesiones o permisos o derechos conferidos, a algún gobierno o Estado extranjero; a particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley.

Cuando se haya sancionado al concesionario o permisionario por lo menos en tres ocasiones por las causas de suspender en forma total la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, salvo caso fortuito o fuerza mayor; prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad; e incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; y cuando se haya sancionado por lo menos en cinco ocasiones por aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso aprobadas; ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permisionados entre quienes tengan derecho a ello, y en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de Ley.

El titular de una concesión o permiso que le haya sido revocado, no podrá obtener otra concesión en forma directa o indirecta por un plazo de cinco años a partir de la fecha de la resolución.

De igual forma prohíbe a los concesionarios o permisionarios, ceder, gravar, transferir, o enajenar la concesión o permiso, los derechos en ellos conferidos a ningún gobierno o Estado extranjero.

El Capítulo IV Del servicio de transporte aéreo en la Sección Primera de Generalidades señala la obligación de garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación en la prestación de los servicios de transporte aéreo, con el fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Dichos servicios deberán observar las características de permanencia unifomidad, equitatividad e igualdad.

La Sección Segunda Del servicio al público de transporte aéreo establece las cualidades que podrá adoptar el servicio de transporte aéreo, como son: nacional o internacional, regular o no regular, y de pasajeros, de carga o correo.

Enumera las condiciones a las cuales se sujetará la prestación del servicios aéreo nacional regular en la concesión. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular se deberá manejar por personas morales mexicanas.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes considera las condiciones de reciprocidad y los criterios de competencia efectiva, permanencia, calidad y eficiencia del servicio, para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este capítulo.

Establece el requisito a las sociedades extranjeras de obtener permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia o desde territorio mexicano.

Obliga a los concesionarios o permisionarios que tengan autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para explotar rutas aéreas en términos de esta ley, a informar en un plazo de 30 días antes cuando una ruta deje de operar o de 90 días si es la única ruta que presta el servicio.

El servicio de fletamento se clasifica como transporte aéreo nacional no regular y deberá estar sujeto a la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; en ningún caso podrán traducirse o ser equivalentas a los del transporte aéreo regular; será complementario a los del transporte aéreo regular, y en los contratos de fletamiento de

aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberán pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

La prestación de los servicios de taxi aéreo se sujetará a las condiciones que se especifiquen en el permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con base en esta ley y considerando los criterios que atiendan a las características de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización del servicio.

La Ley sujeta a los permisionarios mexicanos o sociedades extranjeras que presten servicio de transporte aéreo no regular, para que observen lo establecido en los tratados, y en caso de que estos no existan, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá cada solicitud en particular.

También ordena a los permisionarios y concesionarios mexicanos enviar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras en un plazo de 30 días a partir de la celebración de los mismos.

La Sección Tercera Del servicio de transporte aéreo probado comercial, define al transporte aéreo comercial como el servicio proporcionado a una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

En el transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez comprenden aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.

La Sección Cuarta Del transporte aéreo privado no comercial, define al transporte aéreo privado no comercial como el servicio que se destina a

uso particular sin fines de lucro. Esta prestación de servicio no requiere permiso para realizarlo, pero deberá contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad y con póliza de seguro.

Los propietarios o la tripulación de aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial deberán acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y licencias establecidos en el Estado de su matrícula.

La Sección Quinta De las aeronaves de Estado, se refiere a la operación de las aeronaves de Estado las cuales no requerirán de permiso; ajustándose a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se registrarán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio en lo dispuesto por esta Ley.

El Capítulo V De las operaciones, obliga a los permisionario y concesionarios a adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, y de edad avanzada.

Establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encargará de regular el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.

El Capítulo VI Del tránsito aéreo, establece la obligación de utilizar los servicios de tránsito aéreo radioayudas, meteorología, así como de despacho e información de vuelos que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la navegación en el espacio aéreo,

también será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la propia Secretaría.

El Capítulo VII Del personal técnico aeronáutico señala la obligación para concesionarios y permisionarios de proporcionar al personal técnico aeronáutico la capacitación y el adiestramiento que se requiera para la prestación de los servicios sea eficiente y segura. Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con el registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios las autoridades competentes establecerán los procedimientos para determinar los lineamientos generales de conocimiento, habilidades y destrezas.

El Capítulo VII De las tarifas, autoriza a los concesionarios y permisionarios de fijar libremente las tarifas por los servicios que presten en los términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

En el caso de las tarifas internacionales las deberá aprobar la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con lo establecido en los tratados.

En el supuesto de que existan posibles diferencias en situaciones de competencia entre los concesionarios y los permisionarios, en cuyos casos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que la propia Secretaría establezca las bases de regularización tarifaria, y su existencia dependerá de las circunstancias que la motivaron.

El Capítulo IX De la matrícula de las aeronaves, señala las siglas de las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles que son:

XA- para las de servicio público de transporte aéreo,

XB- para las de servicio privado y,

XC- para las aeronaves de Estado distintas a las militares.

Esta Ley permite que las aeronaves con matrícula extranjera arrendada por los concesionarios o permisionarios sean operadores temporalmente, previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con sujeción al reglamento respectivo.

El Capítulo X Del Registro Aeronáutico Mexicano, establece el Registro Aeronáutico Mexicano como un órgano público a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para inscribir todos los actos relacionados con el transporte aeronáutico mexicano entre los cuales se encuentran las concesiones o permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen.

El Capítulo XI De los contratos, en la Sección Primera De los contratos de Transporte aéreo, define al contrato como el acuerdo entre un concesionario o un permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

Contempla la modalidad del servicio de transporte aéreo internacional para el contrato de transporte aéreo de pasajeros, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la prestación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

Responsabiliza al concesionario o permisionario cuando haya expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, en consecuencia obliga al concesionario o permisionario a subsanar estas deficiencias.

También define el contrato de transporte de carga como el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual el primero se obliga frente al segundo a trasladar sus mercancías de un

punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Esta Ley define el contrato de transporte de correos, como el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correos, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

La Ley responsabiliza a los concesionarios y permisionarios ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado de correos Servicio Postal Mexicano, por los actos u omisiones que realicen terceros que en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte.

Las tarifas contendrán ya los gastos que se originen por la contraprestación de terceras personas.

La Sección Segunda Del contrato de fletamiento de aeronaves, define al contrato de fletamento como aquel, mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más veces o durante un periodo determinado reservandose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

El Capítulo XII De la responsabilidad por los daños, en la Sección Primera De los daños a pasajeros, equipaje y carga, responsabiliza a los concesionarios y permisionarios por los daños causados a los pasajeros, a la carga, y al equipaje en el transporte aéreo nacional. Esta responsabilidad correrá a partir de que el pasajero aborde la aeronave, hasta que descienda de la misma y, en el equipaje desde el momento en que expida el talón correspondiente, hasta que el concesionario, entregue el equipaje.

Quando se trate de transporte de carga, el concesionario o permisionario será responsable desde que le entreguen en custodia la carga, hasta que la entregue al consignatario respectivo, y se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

Quando los daños se cometan con dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, deberán cubrir los daños y perjuicios causados en términos del código civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.

Otorga un término de 15 días al usuario para hacer las reclamaciones en los casos de pérdidas o averías de la carga o equipaje fracturado, ante el concesionario o permisionario.

Señala las excepciones en que exentan a los concesionarios o permisionarios de las responsabilidades por daños causados en el servicio público de transporte aéreo.

La Sección Segunda De los daños a terceros, señala la responsabilidad del concesionario o permisionario que ocurra en el servicio de transporte aéreo privado no comercial.

Explica lo que se entiende por abordaje aéreo y hace responsable solidario a los concesionarios y permisionarios, por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie.

El Capítulo XIII De los seguros aéreos, establece como obligación a los concesionarios o permisionarios de contar y mantener vigente un seguro a pasajeros, carga, equipaje fracturado o a terceros en la operación de las aeronaves privadas extranjeras en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

El Capítulo XVI De los accidentes y de la búsqueda y salvamento, ordena a los concesionarios o permisionarios proveerse de equipos técnicos y de personal necesario para la prestación de auxilio en

accidentes e incidentes aéreos, ya que la Ley los obliga a participar a los concesionarios o permisionarios en las acciones que se realicen para la búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles que sean de interés público.

El Capítulo XVIII De la verificación, establece la participación de verificadores que dependerán de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para verificar el cumplimiento de esta Ley, para lo cual los concesionarios o permisionarios deberán permitirles el acceso a las instalaciones, transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de esta Ley y otorgarles todas las facilidades para estos fines con los datos que permitan conocer la operación y explotación de los servicios de transporte.

El Capítulo XIX De las Sanciones, señala las infracciones y multas que se les impondrán a los concesionarios o permisionarios.

Esta Ley refiere a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias; suspensión de servicios, la imposición de las sanciones aquí previstas, y la interposición del recurso administrativo de revisión.

LEY FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES⁶²

La Ley Federal de Telecomunicaciones, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 1995 y tiene por objeto regular el uso, aprovechamiento y explotación del espectro radioeléctrico de las redes de telecomunicaciones y de la comunicación vía satélite.

El capítulo I de Disposiciones generales, establece que el espectro radioeléctrico, las redes de telecomunicaciones y los sistemas de comunicación vía satélite son vías generales de comunicación, también dispone los objetivos de esta Ley encaminados al desarrollo eficiente de las telecomunicaciones, ejercer la rectoría del Estado en la materia, para garantizar la soberanía nacional, fomentar una sana competencia entre los diferentes prestadores de servicios de telecomunicaciones y promover una adecuada cobertura social. Para lo cual enumera las atribuciones que tendrá la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en las que destaca por su intervención en concesiones y permisos, que permite adquirir, establecer y operar, redes de telecomunicaciones por conducto de la propia Secretaría o por terceros.

El Capítulo II Del espectro radioeléctrico clasifica las bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico por su uso.

- Es espectro de uso libre,
- Espectro para usos determinados,
- Espectro para uso oficial,
- Espectro para usos experimentales, y
- Espectro reservado.

De las que explica, cuales son las cualidades de cada una; observamos que el espectro para usos determinados surge del otorgamiento de concesiones para servicios específicos, y el espectro para usos experimentales que serán otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante concesión directa e intransferible para comprobar la viabilidad técnica y económica de

⁶²Ley Federal de Telecomunicaciones, Diario Oficial de la Federación.

tecnologías en desarrollo tanto en el país como en el extranjero para fines científicos o para pruebas temporales o, equipo.

El capítulo III De las concesiones y permisos en la Sección I De las concesiones en general señala las actividades que requieren concesión por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que se realicen.

Establece la condición de nacionalidad mexicana que deberán cumplir las personas físicas y morales que deseen obtener una concesión.

Se permite la participación de la inversión extranjera, la cual, no podrá exceder del 49%, también menciona una excepción a esta regla en el servicio de telefonía celular que permitirá un porcentaje mayor de la participación de inversión extranjera, aprobada por la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras mediante resolución favorable.

Remite a la Ley Federal de Radio y Televisión que contempla las concesiones o permisos para el uso, aprovechamiento o explotación de bandas de frecuencia atribuidas a los servicios de radiodifusión de radio y televisión abierta y su programación.

La Sección II De las concesiones sobre el espectro radioeléctrico, trata sobre las concesiones de bandas de frecuencia del espectro para usos determinados, la cual se otorgará mediante licitación pública y el Gobierno Federal recibirá a cambio una contra prestación económica.

Señala el mínimo de los elementos que deberá contener un título de concesión.

Enuncia el término máximo de 20 años que por el que se otorgará una concesión sobre bandas de frecuencia y se podrá prorrogar por un plazo igual al originalmente establecido, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para lo cual deberá cumplir las condiciones previstas en la concesión, y solicitarlo en la última quinta parte del plazo de la concesión, y si acepta las nuevas condiciones que establezca la propia Secretaría, quien resolverá en un plazo no mayor

de 180 días naturales. Señala también, un plazo de 2 años para el uso, aprovechamiento o explotación de las concesiones de bandas de frecuencia, para uso experimental.

Señala los casos en los que podrá intervenir la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para rescatar una frecuencia o banda de frecuencias concesionadas, con el propósito de salvaguardar el interés público y la seguridad nacional.

La Sección III De las concesiones sobre redes públicas de telecomunicaciones, indica los requisitos que deberá contener la solicitud que deberán presentar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para obtener una concesión y para instalar, operar o explotar redes públicas de telecomunicaciones.

Establece los requisitos que contendrá el título de concesión para cumplir la forma de la misma, y para que tenga validez, deberá publicarse un extracto de la concesión otorgada en el Diario Oficial de la Federación .

Señala el plazo máximo de 30 años de duración para las concesiones sobre redes públicas de telecomunicaciones, el cual, se podrá prorrogar por el mismo término, anticipando la solicitud antes de que inicie la última quinta parte del plazo de la concesión.

Se obliga a los operadores de redes privadas que deseen explotar comercialmente servicios, obtener concesión en los términos de esta Ley.

La Sección IV De las concesiones para Comunicación vía satélite, establece el procedimiento para otorgar las concesiones para ocupar y explotar posiciones orbitales geoestacionarias y órbitas satelitales asignadas al país, con sus respectivas bandas de frecuencias y derechos de emisión y recepción de señales, las cuales se efectuarán mediante licitación pública en la que el Gobierno Federal podrá requerir una contraprestación económicas por el otorgamiento de dicha concesión.

Pero, si se trata de dependencias y entidades de la administración pública federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará mediante asignación directa las posiciones orbitales geoestacionarias y orbitas satelitales.

Las concesiones otorgadas sobre los derechos de emisión y recepción de señales y bandas de frecuencias asociadas a sistemas satélites extranjeros que cubran y puedan prestar servicios en el territorio nacional, para lo cual requiere esta Ley que existan tratados sobre la materia, ya firmados con el país de origen de la señal y que haya reciprocidad para los satélites mexicanos. Sólo podrán obtener estas concesiones las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas.

La Sección V De los permisos, señala las situaciones en las cuales esta Ley otorgará permiso de acuerdo con esta Ley.

Establece los mismos requisitos de la concesión que deberá contener la solicitud del permiso ; y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá un término de 90 días naturales para evaluar la documentación correspondiente a la solicitud y pedir la información adicional y finalmente otorgar el permiso correspondiente.

Señala los casos en los cuales no se requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la instalación y operación de estaciones terrenas receptoras.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes exenta de requerir permiso a las estaciones terrenas transmisoras siempre que cumplan con las normas establecida, ni ocasionen interferencia perjudicial en otros sistemas de telecomunicaciones.

La Sección Cuarta De la cesión de derechos establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar la cesión parcial o total de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, comprometiendose el cesionario o permisionario a realizar las

obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que al efecto establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dicha autorización se resolverá en un término de 90 días naturales a partir de la presentación de la solicitud.

Cuando se trate de una transferencia de derechos para operar y explotar una red pública de telecomunicaciones o una banda de frecuencia a otro concesionario o permisionario que preste servicios similares en la misma zona geográfica.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizará la respectiva cesión, contando con la opinión favorable de la Comisión Federal de competencia. Una condición que establece esta Ley para solicitar la cesión enunciada, es que haya transcurrido un plazo de tres años a partir del otorgamiento de la concesión o el permiso respectivo.

También prohíbe esta Ley ceder, gravar, dar en prenda, hipotecar o enajenar la concesión o permiso, los derechos en ellos conferidos y los bienes afectos a los mismos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

La Sección Séptima De la terminación y revocación de las concesiones y permisos enuncia las causas de terminación de la concesión y del permiso como son: por vencimiento del plazo establecido; la renuncia del permisionario o concesionario; por revocación; por rescate de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y por liquidación o quiebra del concesionario o permisionario. Estas causas no serán motivo para extinguir las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Las cuales se aplicará la revocación en las concesiones y permisos procederán de inmediato, cuando el concesionario o permisionario no ejerza los derechos conferidos en las concesiones o permisos respectivos, durante un plazo mayor a 180 días naturales contados a partir del otorgamiento, (salvo autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), o cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haya sancionado previamente al concesionario o permisionario por lo menos en tres ocasiones.

La Ley imposibilita a los titulares de las concesiones o permisos que hayan sido revocados para volver a obtener nuevas concesiones o permisos, antes de 5 años.

Asimismo la Ley prevé el destino de los bienes de la concesión a su término incluyendo las prórrogas, dándole el derecho de preferencia al Gobierno Federal, para adquirir las instalaciones, equipos y demás bienes utilizados directamente en de las bandas de frecuencias, posiciones orbitales u órbitas satélites, objetos de la concesión y las bandas de frecuencias de las posiciones orbitales geoestacionarias y órbitas satélites que hubieran sido afectas a los servicios previstos en la concesión, las cuales se revertirán a la nación.

El Capítulo V De las operaciones de servicios de telecomunicaciones, en la Sección I De la operación e interconexión e interoperabilidad de sus redes, obliga a los concesionarios a suscribir un convenio en un plazo no mayor de 60 días naturales a partir de que alguno de ellos lo solicite, para interconectar sus redes siendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que resolverá sobre las condiciones que no hayan podido convenirse en un término similar y las obligaciones que deberán cumplir las partes en el convenio a que se refiere el artículo anterior. También, enuncia las obligaciones que deberán cumplir los concesionarios de redes públicas de telecomunicaciones, y les 45 prohíbe contratar el uso o aprovechamiento de dichos bienes con derechos de exclusividad.

Autoriza a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promover acuerdos con las autoridades extranjeras, con el propósito de que exista reciprocidad en la condiciones de acceso de los concesionarios nacionales interesados en ofrecer servicios en el exterior y mayor competencia en larga distancia internacional.

Los concesionarios podrán solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que celebre los convenios necesarios con algún gobierno extranjero cuando se requiera para interconectar las redes extranjeras.

La Sección II De la cobertura social de las redes públicas, cuando solo existan un concesionario o un permisionario de redes públicas de telecomunicaciones que den servicio en una localidad, se le prohíbe interrumpir la prestación de dicho servicio, salvo causa de fuerza mayor, o que cuente con autorización expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Sección III De la operación de las comercializadoras de servicios, define el concepto de comercializadora de servicios de telecomunicaciones como, toda persona que, sin ser propietaria o poseedora de medios de transmisión, proporciona a terceros servicios de telecomunicaciones mediante el uso de capacidad de un concesionario de redes públicas de telecomunicaciones.

Establece como condición a los concesionarios de redes públicas la aprobación expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para participar directa o indirectamente en el capital de una empresa comercializadora de servicios de telecomunicaciones.

La Sección IV De la comunicación vía satélite, impone como obligación a los concesionarios de posiciones orbitales geoestacionarias y órbitas satelitales asignadas al país, de poner un satélite en órbita, a más tardar 5 años después de haber obtenido la concesión.

Establece la preferencia para que los mexicanos operen los centros de control de satélites en el caso de las concesiones que ocupen posiciones orbitales geoestacionarias asignadas al país y obliga a los concesionarios que distribuyen señales en el país y que tienen derechos de emisión y recepción de señales de satélites extranjeros, a respetar los derechos de propiedad intelectual e industrial.

El Capítulo V De las tarifas fija las condiciones y los lineamientos que deberán cumplir los concesionarios y permisionarios para establecer las tarifas de los servicios de telecomunicaciones.

Faculta a los concesionarios y permisionarios para fijar las tarifas cubriendo en todo momento la calidad, competitividad, seguridad y permanencia, las cuales deberá registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes antes de ponerlas en vigor.

Se les prohíbe a los concesionarios otorgar subsidios cruzados a los servicios que proporcionan en competencia, por sí o a través de sus empresas subsidiarias o filiales.

Autoriza a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que le permita al concesionario de redes públicas de telecomunicaciones que tenga ingerencia en el mercado relevante de acuerdo a la Ley Federal de Competencia Económica, sobre las obligaciones específicas relacionadas con tarifas, calidad de servicio e información.

El Capítulo VI Del registro de Telecomunicaciones, establece el registro de telecomunicaciones a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que se inscribirán entre otros, los títulos de concesión, los permisos, así como cualquier otro descuento relativo a las operaciones de los concesionarios o permisionarios cuando los reglamentos de esta Ley exijan dicha formalidad.

El Capítulo VIII De la verificación e información, establece la obligación a los permisionarios y concesionarios a permitir a los verificadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el acceso que por este concepto originen. También, deberá proporcionar a éstos la información contable por servicio, región, función, que para tal efecto establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, vigilará que los concesionarios y permisionarios proporcionen al público información completa y veraz sobre los servicios de telecomunicaciones que presten.

El capítulo IX Infracciones y sanciones, señala las diversas multas y las causas que las propician dentro de las concesiones y permisos.

LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO⁶³

La Ley del Servicio Postal Mexicano fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1986 y tiene por objeto regular todo lo relativo a la prestación del servicio público de correos y de los otros servicios que expresamente se contemplan.

Contiene XXIII capítulos para el estudio de la normatividad de esta Ley entre los cuales el capítulo I que se refiere a las Disposiciones generales, considera que los actos relativos a la prestación de este servicio público de correos es de competencia federal. El Gobierno Federal tendrá a su cargo la recepción, transportación y entrega de la correspondencia, así como la planeación, establecimiento, conservación, operación, organización y administración de los diversos servicios contenidos en esta Ley.

El Capítulo II de Inviolabilidad y sigillo, prohíbe a los prestadores de este servicio proporcionar informes acerca de las personas que lo utilizan excepto por orden judicial o del Ministerio Público.

El Capítulo III de Reserva del estado para la prestación del servicio público de correos, considera al servicio público de correos como un área estratégica reservada al Estado en forma exclusiva.

El Capítulo IV de Normalización de la correspondencia, establece los límites de peso y dimensión a que se deberá sujetar la correspondencia.

El Capítulo V de Correspondencia y envíos irregulares y prohibidos, enumera a los envíos considerados irregulares cuando: carezcan de estampilla, marcas de la máquina de franquear autorizadas o anotaciones que consideren la falta de pago de los derechos, los que carezcan de dirección o sea ilegible, o no se ajusten a los límites de peso etc., y los prohibidos son aquellos que por su forma, mecanismo o aplicación, sean

⁶³ Ley del Servicio Postal Mexicano, Diario Oficial de la Federación.

contrarios a la Ley, a la moral y a las buenas costumbres, y los que contengan materias corrosivas, inflamables o que causen daño, etc.

El Capítulo VI de Transporte de la correspondencia y envíos, que prevé la seguridad y rapidez en el transporte de envíos, señalando diversas obligaciones a las autoridades en este sentido para cumplir su cometido.

El Capítulo VII de Entrega de la correspondencia y de los envíos, establece tres modalidades: a domicilio, en ventanilla o en cajas de apartado.

El Capítulo VIII de Rezago, señala un término de 6 meses en los que la administración de correos deberá conservar la correspondencia para que estén a disposición de los remitentes o destinatarios.

El Capítulo IX De las modalidades de la correspondencia y los envíos, clasifica a la correspondencia por tratamiento en: ordinarios o registrados, y por su destino en nacionales o internacionales.

El Capítulo X de Límites de responsabilidad, señala los casos en que no asume responsabilidad la administración de correos respecto de la correspondencia o envíos.

El Capítulo XI de Reembolso, este servicio consiste en la aceptación y conducción de correspondencia y envíos para entregarse al destinatario, previo pago de la cantidad que señale el remitente.

El Capítulo XII del Seguro postal, consiste en la obligación que se contrae en la prestación del servicio, de responder, aún en los casos fortuitos o de fuerza mayor, por la pérdida de la correspondencia o de los envíos, o por faltantes o averías de su contenido, hasta por la cantidades que se hubiere asegurado.

El Capítulo XIII de Acuse de recibo de piezas registradas y con derechos de cobrar, este servicio consiste en recabar en un documento especial la firma de recepción del destinatario al remitente como constancia.

El Servicio de correspondencia con derechos por cobrar requerirá permiso previo del Organismo de Servicio Postal Mexicano, y consiste en que el permisionario proporcione a sus corresponsales sobres o tarjetas sin franquear, ordinario o registrado, para su entrega al propio permisionario quien pagará los derechos correspondientes al recibir las piezas a su consignación.

El Capítulo XIV del Servicio acelerado de correspondencia y envíos, que consiste en el manejo especial de correspondencia y envíos, a efecto de apresurar su transporte y entrega.

El Capítulo XV del Servicio de almacenaje, consiste en la conservación y guarda de correspondencia y de envíos que el público deposita en las oficinas postales.

El Capítulo XVI de Cajas de apartado, consiste en el alquiler de casillas en donde se deposita la correspondencia y los envíos dirigidos a las personas que tengan derecho a recibirlos en ellas. Este derecho se otorgará mediante contrato celebrado por escrito con el usuario.

El Capítulo XVII de Giros y vales postales y avisos de pago de giros, el servicio de giros postales consiste en la remisión de dinero, a través de las oficinas postales por medio de libramientos a favor de un beneficiario determinado.

El Servicio de vales postales consiste en la remisión de dinero por medio de libramientos a favor de beneficiarios determinados y con las denominaciones que fije el organismo.

El servicio de aviso de pago de giros consiste en otorgar el solicitante una constancia de pago del libramiento

El Capítulo XVIII de Identificación postal, este servicio consiste en la expedición de una cartilla a nombre de una persona física determinada

en la que se certifica que la firma y demás datos asentados en ella corresponden a dicha persona

El Capítulo XIX de Derechos de los remitentes, enumera los derechos que esta Ley otorga a los remitentes.

El Capítulo XX de Derechos de los destinatarios, de la misma forma enumera los derechos que asiste a los destinatarios.

El Capítulo XXI de los Derechos de franqueo, la Ley Federal de Derechos señalará las cuotas que se pagarán previamente por la prestación de este servicio, el cual será cubierto en estampillas postales, marcas de máquina franqueadoras autorizadas o en efectivo.

El Capítulo XXII de Emisión de estampillas y máquinas franqueadoras, la emisión de estampillas postales se hará, retirará, substituirá, o resellará por decreto del Presidente de la República, y su venta requerirá de autorización del organismo descentralizado Servicio Postal Mexicano.

El Capítulo XXIII De los agentes, que serán personas físicas o morales que prestarán el servicio de recibo, transporte y entrega de correspondencia y envíos.

CAPITULO IV

ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA A TRAVES DE LAS CUALES EL EJECUTIVO FEDERAL HACE USO DE SUS FACULTADES EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

LA CONCESION

Por último, en este capítulo estudiaremos los temas estructurales de mi tesis 'Facultades del Poder Ejecutivo en Materia de Comunicaciones y Transportes, su unificación para simplificar trámites en concesiones, licencias y permisos'.

Para comprender el término de concesión, expongo la acepción que nos ofrece el maestro Roberto Báez Martínez: "la palabra concesión proviene del latín 'consesio', derivado de 'concedere', que significa conceder, además es un término genérico que califica diversos actos mediante los cuales la administración confiere a personas privadas ciertos derechos o ventajas especiales, sobre el dominio del Estado o respecto del público mediante sujeción a determinadas cargas y obligaciones"⁶⁴.

Para el jurista Gabino Fraga, la concesión administrativa es "el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado"⁶⁵

Para el profesor Rafael Martínez la concesión "es un acto jurídico unilateral por el cual el Estado confiere a un particular la potestad de explotar a su nombre un servicio o bienes públicos que le pertenecen a aquel, satisfaciendo necesidades de interés general"⁶⁶, y el maestro Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez dice: "la concesión es un acto jurídico por el cual la administración pública otorga por tiempo determinado, a un particular, el derecho de prestar bienes del Estado, de acuerdo a las normas que lo regulan."⁶⁷

Para mi punto de vista, la concesión es un acto jurídico mediante el cual la administración pública otorga a un particular la facultad de proporcionar al usuario un servicio público, o usar, aprovechar, explotar,

⁶⁴ Roberto Báez Martínez, *Manual de Derecho Administrativo*, pág. 133 y 134.

⁶⁵ Fraga, op. cit., pág. 242.

⁶⁶ Rafael J. Martínez y Morales, *Derecho Administrativo, Diccionario Jurídico*, pág. 34

⁶⁷ Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez, *Elementos de Derecho Administrativo*, pág. 215.

construir y/o mantener bienes del Estado, con el objeto de satisfacer las necesidades de interés general.

De esta definición que aporoto se desprenden las tres partes que intervienen:

- a) la administración pública, que es el concedente,
- b) el particular (representado por una persona física, persona moral, municipios o entidades federativas), que es el concesionario y,
- c) el usuario, que es el beneficiario.

También observamos dos tipos de concesión:

Concesión para el establecimiento y explotación de un servicio público.
concesión para la explotación de bienes del Estado, (como usar, aprovechar, explotar, construir, mantener).

En algunas situaciones es facil distinguir entre uno y otro, pero también se dá la posibilidad de que ambos tipos de concesiones se encuentren ligados en una misma concesión, ya que sin la utilización de un bien del estado no se podría proporcionar un determinado servicio, un ejemplo sería las telecomunicaciones satelitales.

En la doctrina encontramos tres teorías que tratan de determinar la naturaleza jurídica de la concesión.

1.- "La teoría del contrato administrativo considera que la concesión se produce a través de un acuerdo de voluntades: la del Estado, que otorga el derecho para la prestación del servicio público o para el uso, aprovechamiento y explotación de su bienes; y la del particular que se obliga a cumplir las conductas que el contrato le impone, y adquiere los derechos de cobrar por la prestación del servicio o de aprovechar el bien del Estado."

2.- "La teoría del acto administrativo se funda en la potestad del Estado para otorgar los derechos, de manera unilateral, al particular que le asegure el cumplimiento de los fines, los cuales no pueden quedar

sujetos a un convenio, ya que el interés público no puede negociarse, ni otorgarse derechos sobre él."

3.- "La Teoría del acto mixto considera que la conceción participa de las dos características anteriores, ya que, por una parte, existe la decisión unilateral del Estado para su otorgamiento, por lo que su establecimiento y funcionamiento se rige por disposiciones legales; y por el otro, hay un acuerdo de voluntades respecto de algunos de sus elementos, como las tarifas"⁶⁸

Recordando mis apuntes del primer curso de derecho administrativo con la profesora Sonia Venegas Alvarez, nos explicaba que "en los estados liberales capitalistas, la concesión es un contrato, en los estados socialistas es un acto de administración, la concesión tiene su origen en Inglaterra, Holanda, consistían en dar cierta posesión de tierra que otorgaban en concesión. En el sistema mexicano la concesión tiene su origen en un acto administrativo."⁶⁹

Considero que la Teoría del acto mixto es la que determina la naturaleza jurídica de la concesión puesto que los ordenamientos legales no rigen en su totalidad todos los elementos de la concesión, un ejemplo claro es la Ley Federal de Telecomunicaciones⁷⁰, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 1995, en el artículo 60 del capítulo V titulado De las tarifas, otorga libertad plena a los concesionarios y permisionarios para fijar las tarifas de los servicios de telecomunicaciones para garantizar la calidad, competitividad, seguridad y permanencia, posteriormente el artículo 61 solicita al concesionario o permisionario registrar la tarifas previamente puestas en vigor ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual confirma el acuerdo de voluntades de la teoría del acto mixto, igual prevención existe en la Ley de aviación Civil.

⁶⁸ Delgado, op. cit. pág. 216 y 216.

⁶⁹ Sonia Venegas Alvarez, Apuntes de Derecho Administrativo I, semestre 93/1.

⁷⁰ Ley Federal de Telecomunicaciones, Diario Oficial de la Federación.

EL PERMISO

Antes de continuar analizando los términos de permiso la licencia y autorización que abarcan el último capítulo, haré incapié en la observación que hace el profesor Gabino Fraga en su libro respecto del significado de estas palabra y su aplicación legislativa mexicana.

"En nuestra legislación no existe tan precisa distinción entre las dos instituciones que nos ocupan, pues en ocasiones se llama permiso a lo que, según la doctrina es una verdadera concesión, (permiso de caza, de pesca, entre otros), o bien se llama concesión a lo que no es más que una autorización o bien se llama permisos o concesiones indistintamente a los actos que tiene el mismo contenido y los mismos efectos jurídicos. (Ley de Vías Generales de Comunicación y de Bienes Nacionales)."⁷¹

Al respecto el maestro Rafael I. Martínez, señala las siguientes diferencias: "Autorización.- conferir vigencia a un derecho controlándolo por razones de interés público."

"Permiso.- Facilitar el uso de bienes del estado en situaciones que no sean materia de concesión."

"Licencia.- Aceptar la realización de actividades, previa verificación de conocimientos o pericia para el caso."⁷²

Concretándonos al tema que nos ocupa, considero que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, La Ley de Navegación, La Ley de Puertos, La Ley de Aviación Civil y La Ley de Telecomunicaciones, han caído en el mismo vicio de relacionar íntimamente los términos de concesión y de permiso, a pesar de señalar en la misma Ley cuando se consideran actos de concesión y cuando actos de permiso, más sin embargo se aplican los mismos ordenamientos jurídicos, indistintamente lo cual nos lleva a crear confusiones.

Para el maestro Rafael I. Martínez, el permiso "Es el acto administrativo por el cual la administración remueve obstáculos a efecto de que el

⁷¹Fraga, op. cit., pág. 237.

⁷²Martínez Moreales, op.cit., pág. 18

particular realice una actividad, pues preexiste un derecho, por lo tanto, no se trata de un privilegio."⁷³

También el maestro Olivera Toro expresa: "En consecuencia no hay concesión sino permiso o autorización, cuando existe para el particular libertad de obrar cumpliendo determinadas condiciones."⁷⁴

De lo anterior, deducimos que cualquier persona en general posee determinados derechos conferidos por la constitución o por otras leyes, pero no puede ejercer con plena libertad, puesto que la autoridad administrativa controla este ejercicio con el fin de planear y organizar a toda la población, de lo contrario se ocasionaría un caos, poniendo en peligro la tranquilidad y la seguridad de todos.

Por tal motivo, defino al permiso como el acto administrativo, por el cual, la autoridad administrativa controla determinadas actividades para que el particular pueda realizarlas ejerciendo sus derechos.

⁷³ Martínez Morales, op. cit., pág. 17

⁷⁴ Olivera, op. cit., pág. 236.

LA LICENCIA

En los ordenamientos jurídicos, es poco común usar esta figura jurídica para explotar los medios de comunicación y vías de transporte.

El maestro Rafael I. Martínez, define a la licencia para el derecho administrativo "Es un medio de control sobre el ejercicio de determinadas actividades desempeñadas por los gobernados quienes al cumplir con los requisitos puedan desarrollar dichas actividades, y que la propia administración les reconoce el derecho de ejercicio."⁷⁵

En los ordenamientos normativos de los medios de comunicación y de transporte, se refiere a esta figura jurídica al solicitar como requisito a los prestadores de servicios de autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga la licencia de conducir, que establece la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal⁷⁶, con el fin de acreditar la eficiencia del servicio, ya que previamente se debe examinar a la persona que solicita la licencia para que la autoridad compruebe su competencia en el servicio público que pretende realizar.

Desde mi punto de vista, la licencia es un documento mediante el cual se autoriza el ejercicio de determinadas actividades cubriendo previamente los requisitos que enumera la Ley.

⁷⁵ Martínez Morales, op. cit., pág. 17.

⁷⁶ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Diario Oficial de la Federación.

LA AUTORIZACION

Otra de las manifestaciones de voluntad del Poder Ejecutivo para conceder al particular que ejerce determinados derechos en su beneficio y en el de toda la nación es la autorización que para el jurista Gabino Fraga es "el documento expedido con carácter provisional y por tiempo determinado o en sitio específico."⁷⁷ En cambio, el profesor Rafael I. Martínez, le define "Es un acto esencialmente unilateral de la administración pública, por medio del cual el particular podrá ejercer una actividad para la que está previamente legitimado; pues el interesado tiene un derecho preexistente que se suprime e que se cubren requisitos, condiciones o circunstancias que la autoridad valorará."⁷⁸

Considero que ambas definiciones son aplicables a la legislación en materia de comunicaciones y transportes, pero la definición del maestro Martínez y Morales, describe claramente las condiciones para obtener una autorización de la autoridad administrativa, dado que, el derecho preexistente que tiene el interesado es que haya obtenido con anterioridad una concesión o un permiso para proporcionar un servicio o explotar un bien público, relacionados con los medios de comunicación y de transporte, además la autorización que solicite le debe permitir mejores beneficios para los usuarios y para él, de la actividad que desempeña derivada de la concesión o del permiso.

En consecuencia podríamos comprender que la autorización es una extensión de derechos conferidos de la autoridad administrativa para que el particular obtenga mejores provechos de los que ya le preexistían.

Como ya lo habíamos comentado anteriormente, varios juristas y legisladoras confunden los conceptos de autorización y de concesión, o también los manejan como sinónimos, es por eso que cito la diferencia que expone el maestro Olvera Toro frente a estos términos: "Se diferencia claramente la concesión de la autorización porque mientras esta reduce a permitir el ejercicio de un derecho preexistente, aquella

⁷⁷ Fraga, op. cit., pág. 237

⁷⁸ Martínez Morales, op. cit. pág. 17.

crea, en beneficio del concesionario un derecho de que antes carecía totalmente."⁷⁹

⁷⁹Oivers, op. cit., pág. 238.

PROPUESTA

Con esta tesis propongo que se unifiquen y se uniformen los ordenamientos jurídicos que observan todas las leyes en materia de comunicaciones y transportes, en relación con concesiones, permiso, licencias y autorizaciones pretendiendo con su unificación el acceso fácil y oportuno a las normas jurídicas que deban observar los interesados y, que se uniformen para que se evite la inútil repetición de los requisitos, condiciones, obligaciones y en general normas, que regulan las concesiones, permisos, licencias y autorizaciones, en autotransporte federal, caminos, puentes, navegación, puertos, aviación, telecomunicaciones y servicio postal mexicano.

Hay que recordar que originalmente se creó la Ley de Vías Generales de comunicación, misma que contiene un capítulo especial de concesiones, en el cual se pueden integrar estas normas jurídicas que los medios de comunicación y vías de transporte tienen en común, siguiendo el mismo parámetro para los permisos, las licencias y las autorizaciones.

También hay que tomar en cuenta que el objeto de las concesiones, los permisos, las licencias y las autorizaciones es explotar, establecer, construir o mantener, un bien público o proporcionar un servicio público de las vías generales de comunicación, por tal motivo, debe tenerse especial cuidado para la elaboración de sus leyes procurando obtener un aprovechamiento eficiente, tanto de los servicios públicos, como de los bienes públicos encaminados al desarrollo de México.

CONCLUSIONES

1.- La aviación es una vía importante de transporte en México, en la que el legislador aplica una diferencia encaminada al usuario, aviación civil, para el público en general y aviación militar, obviamente para transportar militares en actividades puramente militares, así como también, en tiempo de paz predominará la aviación civil y en tiempo de guerra predominará la aviación militar.

2.- La Ley General de Bienes Nacionales clasifica los bienes de uso común en su artículo 29 en donde la fracción I la dedica al espacio, definiéndolo como al lugar situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el deracho internacional; mismo al que se refiere La Ley de Aviación civil, conceptualizándolo equivocadamente como espacio aéreo, debido a que no existe ninguna diferencia en particular.

3.- Con el propósito de obtener una excelente administración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sería ideal contemplar en su organigrama, además del sector central a todos los organismos descentralizados, desconcentrados, así como, empresas de participación estatal, fideicomisos y comisiones administrativas; lo cual no existe en la actualidad, ya que es parcial, para permitir que en el momento de hacer alguna modificación en su regulación administrativa, fueren tomados en consideración.

4.- Es importante mantener presente en todo momento, las limitantes a que se sujetan las concesiones, que se expresan en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

5.- Con el objeto de dar seguridad jurídica al concesionario o permisionario, sería prudente que la ley, en el momento de enumerar los requisitos que establezca, haga el señalamiento de que se traten, ya sea requisitos constitucionales, legales o reglamentarios.

6.- Sería conveniente que el legislador al momento de elaborar los ordenamientos normativos referentes con las concesiones, los permisos, las licencias y las autorizaciones tenga especial cuidado de no confundirlos o usarlos como sinónimos en consideración a la naturaleza jurídica de cada concepto.

7.- Para comunicar y transportar al público en general, existen diversos medios y vías, que adquieren por su naturaleza ciertas diferencias inherentes, estas diferencias al ser plasmadas en la ley no podrán ser modificadas, al arbitrio de la autoridad correspondiente, sino siguiendo el proceso de creación inherente.

8.- Las diferencias relativas de los medios de comunicación y las vías de transporte se encargan de regular los factores externos que los regulan como se comenta en el párrafo anterior, en este sentido se puede unificar en la legislación, las obligaciones, requisitos, elementos, términos y sanciones.

9.- Es conveniente analizar la posibilidad de unificación y uniformación de la legislación relativa a las comunicaciones y los transportes.

10.- Para obtener la unificación y uniformación de la legislación que regula las comunicaciones y los transportes, propongo que se cree una comisión compuesta por verdaderos expertos jurídicos de comunicaciones y transportes, en la que participen la Secretaría de Turismo, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de Gobernación, con la responsabilidad directa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

BIBLIOGRAFIA

1. **ACOSTA ROMERO, MIGUEL**, TEORIA DEL DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1988.
2. **ACOSTA ROMERO, MIGUEL**, SEGUNDO CURSO DE DERECHO ADMINISTRATIVO, 1º EDICION, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1989.
3. **ACOSTA ROMERO, MIGUEL Y MARTINEZ MORALES, RAFAEL I.**, CATALOGO DE ORDENAMIENTOS JURIDICOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, TERCERA EDICION, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1989.
4. **BAEZ MARTINEZ, ROBERTO**, MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO, 1º EDICION, EDITORIAL TRILLAS,
5. **CANASI, JOSE**, DERECHO ADMINISTRATIVO, VOLUMEN I EDITORIAL DEPALMA, BUENOS AIRES, 1981.
6. **CARRILLO CASTRO, ALEJANDRO**, LA REFORMA ADMINISTRATIVA EN MEXICO, BASES, METODOLOGIA, ANTECEDENTES E INSTITUCIONALIZACION, EL PROCESO, CUARTA EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1980.
7. **CARRILLO FLORES, ANTONIO**, ESTUDIOS DE DERECHO ADMINISTRATIVO Y CONSTITUCIONAL, EDITORIAL UNAM, MEXICO, 1980.
8. **CASO LOMBARDO, ANDRES**, CIEN AÑOS DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1891-1991, EDITORIAL MEXICO, SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, MEXICO, 1991.
9. **COSCULLUELA MONTANER, LUIS**, ADMINISTRACION PORTUARIA, EDITORIAL TECNOS, MADRID, 1973.
10. **DELGADILLO GUTIERREZ, LUIS HUMBERTO**, ELEMENTOS DE DERECHO ADMINISTRATIVO, 1º EDICION, 3º REIMPRESION, EDITORIAL LIMUSA, MEXICO, 1991.
11. **DE LAUBADERE, ANDRE**, MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL TEMIS, LIBRERIA BOGOTA, COLOMBIA, 1984.
12. **DIEZ, MANUEL M.**, MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO, TOMO I, EDITORIAL PLUS ULTRA, BUENOS AIRES, 1983.
13. **FAYA VIEZCA, JACINTO**, ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1983.
14. **FLORES CABALLERO, ROMERO RICARDO**, ADMINISTRACION Y POLITICA EN LA HISTORIA DE MEXICO, SEGUNDA EDICION, EDITORIAL FONDO DE CULTURA ECONOMICA, INAP, MEXICO, 1988.

15. **FOLCHI, MARIO ORESTES**, DERECHO AERONAUTICO Y TRANSPORTES AEREO, EDITORIAL ASTREA DE PALMA, BUENOS AIRES, 1977.
16. **FRAGA, GABINO**, DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1980.
17. **GORDILLO, AGUSTIN A.**, TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL I.E.A., MADRID, 1980.
18. **GUERRERO OROZCO, OMAR**, INTRODUCCION A LA ADMINISTRACION PUBLICA, EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1985.
19. **MARTINEZ MORALES, RAFAEL**, DERECHO ADMINISTRATIVO PRIMER CURSO, EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1993.
20. **MARTINEZ MORALES, RAFAEL**, DERECHO ADMINISTRATIVO DICCIONARIO JURIDICO, VOLUMEN 3, EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1996.
21. **OLIVERA TORO, JORGE**, MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO QUINTA EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1988.
22. **ORTIZ REYES, GABRIEL**, EL CONTROL Y LA DISCIPLINA EN LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, EDITORIAL FONDO DE CULTURA ECONOMICA, MEXICO, 1981.
23. **RUIZ MASSIEU, JOSE FRANCISCO**, ESTUDIOS JURIDICOS SOBRE LA NUEVA ADMINISTRACION PUBLICA MEXICANA, EDITORIAL LIMUSA, MEXICO, 1980.
24. **SERRA ROJAS, ANDRES**, DERECHO ADMINISTRATIVO, TOMO II, DECIMA QUINTA EDICION, EDITORIAL PORRUA, S.A., MEXICO, 1992.
25. **SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**, MEMORIAS 1959, EDITORIAL MEXICO, SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, MEXICO, 1959.
26. **SUAREZ SALAZAR, CARLOS**, LEGISLACION COMPARADA DE LA OBRA PUBLICA EN MEXICO, EDITORIAL LIMUSA, MEXICO, 1980.
27. **CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**, 112ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1996.
28. **LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION**, 22ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1995.
29. **LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL**, 28ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1996.
30. **LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES**, 28ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1996.
31. **REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES**, 28ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1996.

- 32.LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES, 28ª EDICION, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1996.
- 33.REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 21 DE JUNIO DE 1995, MEXICO, 1995.
- 34.LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 22 DE DICIEMBRE DE 1993, MEXICO, 1992.
- 35.LEY DE NAVEGACION, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EL 4 DE ENERO DE 1994, MEXICO, 1994.
- 36.LEY DE PUERTOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 19 DE JULIO DE 1993, MEXICO, 1993.
- 37.LEY FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 7 DE JUNIO DE 1995, MEXICO, 1995.
- 38.LEY DE AVIACION CIVIL, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 12 DE MAYO DE 1995, MEXICO, 1995.
- 39.LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 24 DE FEBRERO DE 1986.
- 40.COMISIÓN TÉCNICA CONSULTIVA DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 3 DE AGOSTO DE 1984, MEXICO, 1984.
- 41.COMISIÓN CONSULTIVA DE TARIFAS, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 2 DE ENERO DE 1986, MEXICO, 1986.
- 42.COMISIÓN INTERSECRETARIAL DEL PUERTO DE VERACRUZ, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 15 DE AGOSTO DE 1950, MEXICO, 1950.
- 43.COMISIÓN NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DE FEDERACIÓN EL 14 DE JUNIO DE 1975, MEXICO, 1975.
- 44.COMISIÓN CONSULTIVA DE AUTOTRANSPORTE, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 22 DE JUNIO DE 1983, MEXICO, 1983.
- 45.COMITÉS LOCALES DE FACILITACIÓN AEROPORTUARIA, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 14 DE JUNIO DE 1975, MEXICO, 1975.
- 46.COMISIÓN INTERSECRETARIAL EN LAS RADIODIFUSORAS COMERCIALES , OFICIALES Y CULTURALES, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 21 DE AGOSTO DE 1989, MEXICO, 1969.
- 47.COMITÉ ASESOR DEL CONSEJO NACIONAL DE RADIO Y TELEVISIÓN, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 30 DE ENERO DE 1988, MEXICO, 1988.
- 48.COMISIÓN FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 9 DE AGOSTO DE 1996, MEXICO, 1996.
- 49.COMISIÓN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 30 DE JULIO DE 1947, MEXICO, 1947.
- 50.COMISIÓN NACIONAL DE MARINA MERCANTE Y FLETES MARÍTIMOS, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 22 DE JULIO DE 1985, MEXICO, 1985.

51.COMISIÓN CONSULTIVA DE MARINAS TURÍSTICAS, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 22 DE JULIO DE 1985, MEXICO, 1985.

52.COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 12 DE OCTUBRE DE 1993, MEXICO, 1993.