



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLAN

"DISEÑO DE UNA GUIA ADMINISTRATIVA CONTABILIZADORA PARA UNA EMPRESA TRANSNACIONAL DE SERVICIOS EN TRANSPORTE DE MENAJES"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE: LICENCIADO EN CONTADURIA

Y

LICENCIADO EN ADMINISTRACION

P R E S E N T A N :

EPIFANIO PEÑA GONZALEZ JAVIER GUADALUPE VARELA MORALES

ASESOR: L.A.E. FRANCISCO RAMIREZ ORNELAS

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTTLAN
UNIDAD DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DEPARTAMENTO DE EXAMENES PROFESIONALES

U. N. A. M.
FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES CUAUTTLAN

ASUNTO: VOTOS APROBATORIOS



DEPARTAMENTO DE
EXAMENES PROFESIONALES

DR. JUAN ANTONIO MONTARAZ CRESPO
DIRECTOR DE LA FES CUAUTTLAN
PRESENTE

ATN: Q. Ma. del Carmen Garcia Mijares
Jefe del Departamento de Exámenes
Profesionales de la FES Cuauttlán

Con base en el art. 28 del Reglamento General de Exámenes, nos permitimos comunicar a usted que revisamos la TESIS:

"Diseño de una Gufa Administrativa Contabilizadora para una
Empresa Transnacional de Servicios en Transporte de Menajes"

que presenta el pasante: Epifanio Peña González
con número de cuenta: 9206394-3 para obtener el título de:
Licenciado en Contaduría

Considerando que dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para ser discutido en el EXAMEN PROFESIONAL correspondiente, otorgamos nuestro VOTO APROBATORIO.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Cuauttlán Izcalli, Méx. a 7 de enero de 2002

PRESIDENTE L.A.E. José Filemón Mondragón Domínguez

VOCAL L.C. Ma. Trinidad Rabell Urbiosa

SECRETARIO L.A.E. Francisco Ramírez Ornelas

PRIMER SUPLENTE C.P. Alberto Razo Arenas

SEGUNDO SUPLENTE C.P. Carlos Francisco Román Rivera

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLAN
UNIDAD DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DEPARTAMENTO DE EXAMENES PROFESIONALES



INDEPENDENCIA NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

U. N. A. M.
FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES-CUAUTITLAN
ASUNTO: VOTOS APROBATORIOS



DR. JUAN ANTONIO MONTARAZ CRESPO
DIRECTOR DE LA FES CUAUTITLAN
PRESENTE

ATN: Q. Ma. del Carmen García Mijares
Jefe del Departamento de Exámenes
Profesionales de la FES Cuautitlán

Con base en el art. 28 del Reglamento General de Exámenes, nos permitimos comunicar a usted que revisamos la TESIS:

"Diseño de una Guía Administrativa Contabilizadora para una Empresa Transnacional de Servicios en Transporte de Menajes"

que presenta el pasante: Javier Guadalupe Varela Morales
con número de cuenta: 9136301-3 para obtener el título de :
Licenciado en Administración

Considerando que dicho trabajo reúne los requisitos necesarios para ser discutido en el EXAMEN PROFESIONAL correspondiente, otorgamos nuestro VOTO APROBATORIO.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Cuautitlán Izcalli, Méx. a 7 de enero de 2002

PRESIDENTE L.A.E. José Filemón Mondragón Domínguez

VOCAL L.C. Ma. Trinidad Rabell Urbiola

SECRETARIO L.A.E. Francisco Ramírez Ornelas

PRIMER SUPLENTE C.P. Alberto Razo Arenas

SEGUNDO SUPLENTE C.P. Carlos Francisco Román Rivera

Agradecimientos

A Dios: Ante todo, Porque gracias a su divina providencia hemos estado, estamos y seguimos estando, en el logro de todos y cada uno de los objetivos en la vida.

Al pueblo de México que nos brindo una educación y formación profesional.

A nuestra querida y respetada Universidad Nacional Autónoma de México, que es a mucho orgullo nuestra alma mater.

A nuestro asesor: L. A. E. Francisco Ramírez Órnelas, por orientar y aportar sus conocimientos para el desarrollo del trabajo y culminación de nuestro objetivo.

Agradecimientos

A mis Padres:

María Félix González Regalado.

Moisés Peña Dávila.

Por darme el privilegio de la vida la cual nunca podré restituirla, ya que con sus ejemplos, consejos y apoyos morales además de económicos he podido lograr mis objetivos.

A mis hermanos:

Santa, Armando, Ángeles, Vicenta, Mireya, Sandra, Montserrat

Por compartir su infancia y adolescencia, en hora buena.

Al C. P. Julio Izquierdo Sacramento.

Ya que con su apoyo y oportunidad en su despacho inicié y he concluido mis estudios profesionales, al brindarme conocimiento y madurez profesional.

A Martín Morales Hernández.

Por ayudarme en mi época de estudiante, con su orientación y enseñanzas, a nivel personal y de compañeros.

Agradecimientos

A mi querida y bien amada Esposa:

Beatriz Hernández Acuña

Que compartiste conmigo todo los momentos buenos y malos, me apoyaste para la terminación de mi carrera y estuviste a mi lado, gracias te dedico este poema.

Te Quiero

Desde lo más recóndito de mi corazón quisiera decirte lo mucho que Te Quiero,
pero no me atrevo a decirte,
que eres lo más bello

Desde aquel momento en que te conocí,
me cautivaste con tu ternura;
pues en ese momento comprendí
que me estaba enamorando de tí

Tu manera de ser y la apacibilidad
con la que me tratas,
son algunos de tus atributos
me despiertan de amor por tí

Pero hay algo que me incomoda
y es que deseé decirte lo mucho que te quiero,
pero por miedo a un rechazo tuyo,
me congoja ese sufrimiento

Pero por este medio quisiera decirte
lo mucho que te quiero;
Ya que mi amor por tí,
será siempre eterno.

Agradecimientos

A mí Jefa: C. P. Marcia Castellanos Zoreda, por brindarme su apoyo y tiempo necesario para la realización de mi trabajo.

A mis amigos y compañeros de trabajo que me brindaron su amistad, su cooperación en el mismo y en especial a Gabriel Naranjo Gutiérrez y toda su familia.

A mis padres:

José Telesforo Varela Rosas.

Carmen Morales Ruiz.

Que me dieron el don de la vida, me apoyaron para alcanzar mis metas y brindarme su amistad gracias.

A mis hermanos:

Rodolfo Varela Morales.

Oscar Varela Morales.

Gonzalo Varela Morales.

Maribel Varela Morales.

Gerardo Varela Morales.

Sergio Varela Morales.

Por apoyarme, orientarme y compartir todos los momentos en esta vida.

ÍNDICE

Introducción

Método de investigación aplicado

- ✓ Planteamiento del problema
- ✓ Hipótesis
- ✓ Fijación de objetivos
- ✓ Diseño de la Investigación
- ✓ Aprobación o no aprobación de la hipótesis

Capítulo 1. "Generalidades "

1.1. Concepto de administración.....	Pág.1
1.2. Concepto de contabilidad.....	3
1.2.1. Teoría de la partida doble.....	6
1.2.2. Concepto de catálogo de cuentas.....	8
1.2.3. Clasificación de las cuentas de Activo, Pasivo, Capital, Resultados y cuentas de orden.....	9
1.3. Servicios en Transporte de Menajes.....	14
1.3.1. Origen del Servicio de Transporte.....	14
1.3.2. Concepto de Transporte.....	59
1.3.3. Clasificación del Transporte(Marítimo, Aéreo y Terrestre).....	59

Capítulo 2.

"Documentación de soporte administrativo en la organización"

2.1. Manuales Administrativos.....	Pág. 63
2.1.1. Manual Organizacional.....	67
2.1.2. Manual de Procedimientos.....	67
2.1.3. Manual de Puestos.....	68
2.1.4. Manual de Política.....	68
2.1.5. Manual de Bienvenida y otros.....	68
2.2. Instructivos.....	71
2.3. Catálogos.....	71

Capítulo 3.

"Documentación Administrativa para el control y seguimiento de los servicios de transportación"

3.1. Oferta de Cotización.....	73
3.2. Factura Proforma.....	74
3.3. Factura Comercial.....	75
3.4. Factura para Certificación Consular.....	75
3.5. Factura de Aduana(Pedimento Importación/Exportación).....	75

Capítulo 4.

"Empresas Transportistas en México y el Extranjero"

4.1. Principales Empresas Líderes en Servicio de Transporte de menajes nacional y extranjero.....	80
4.2. Regulación del transporte.....	89
4.2.1. Tarifas.....	126
4.2.2. Marco operativo.....	127
4.2.3. Infraestructura Carretera en México.....	128
4.2.4. Tratados internacionales.....	129
4.2.5 Logística.....	129

Capítulo 5.

"Propuesta de Una Guía Administrativa Contabilizadora"

5.1. Diseño Conceptual.....	131
5.2. Diseño Estructural.....	131
5.3. Diseño Funcional.....	133
Conclusiones.....	136
Bibliografía.....	138

Introducción

En una economía como la nuestra y ante la competencia suscitada por la globalización en el mundo, reviste día con día mayor importancia, la necesidad de actualizarse y contar con una tecnología de punta para competir en México y en el ámbito mundial.

Lo que se refiere al transporte, que es un medio importante para movilizar las mercancías que se producen, a través de importaciones o exportaciones y poder contribuir al crecimiento del país.

En el siguiente trabajo que ponemos a su alcance hablaremos de Una Guía Administrativa Contabilizadora para una empresa transnacional de Servicios en transporte de menajes.

Para el Primer Capítulo del presente trabajo, iniciaremos con generalidades referentes al concepto de administración, contabilidad, teoría de la partida doble y su clasificación. Así como el servicio en transporte de menajes, desde su origen, concepto de transporte y la clasificación del mismo.

En el segundo capítulo incluiremos la documentación de soporte administrativo en la organización que incluye los manuales (Manual Organizacional, Manual de Procedimientos, Manual de Puestos, Manual de Políticas, Manual de Bienvenida y otros), además de instructivos y catálogos; se pretende que en forma conjunta hagan su función de soporte en la organización para el transporte, la cual se aplicará en la propuesta de la guía.

Por lo tanto nuestro tercer capítulo estará integrado de la documentación administrativa para el control y seguimiento en los servicios de transportación, que describirá desde la

Oferta de Cotización, Factura Proforma, Factura Comercial, Factura para Certificado Consular, y la Factura de Aduana, ya sea para una importación o exportación, según el tipo de servicio a realizar por parte de la organización.

Al abordar el cuarto capítulo se hará una lista de las empresas de transporte nacional e internacional, que tengan relación directa en este ramo. Además se incluirán sus tarifas, marco operativo, su infraestructura, tratados internacionales que se han dado actualmente y anteriores; la logística que tan importante es en la actualidad de estos tiempos tan dinámicos.

Con todo lo puntualizado anteriormente, se pretende llevar acabo en el quinto capítulo, el caso practico de la Propuesta de una Guía Administrativa Contabilizadora, se pretende incrementar la eficiencia en el trabajo, ya que estará enfocada a una empresa en transportes de menajes nacional e internacional.

Planteamiento del problema

Antecedentes del Problema:

El problema radica en que actualmente la empresa no cuenta con una guía administrativa contabilizadora eficiente y capaz para proporcionar la información veraz y oportuna, por qué sus gastos no están divididos por departamentos; ni por mayor movimientos de cada cuenta; al igual que su uso; porque todas las cuentas se encuentran en desorden y sin ningún control de ellas; estas son manejadas en una cuenta general.

Además las cuentas no están organizadas por importancia ni orden; por lo que la captura es lenta y es difícil aprenderse la cuenta y lo mismo pasa al contabilizar esas cuentas.

Por lo que se pretende dividir estos gastos en departamentos, para analizar cuanto nos genera en ingresos cada departamento y las erogaciones que tiene cada uno de ellos.

Por lo antes señalado se establece que el problema es:

"Por la falta de una guía administrativa contabilizadora, la organización no realiza adecuadamente los registros contables, propiciándose con esto, un deficiente desarrollo".

Planteamiento del problema

Antecedentes del Problema:

El problema radica en que actualmente la empresa no cuenta con una guía administrativa contabilizadora eficiente y capaz para proporcionar la información veraz y oportuna, por qué sus gastos no están divididos por departamentos; ni por mayor movimientos de cada cuenta; al igual que su uso; porque todas las cuentas se encuentran en desorden y sin ningún control de ellas; estas son manejadas en una cuenta general.

Además las cuentas no están organizadas por importancia ni orden; por lo que la captura es lenta y es difícil aprenderse la cuenta y lo mismo pasa al contabilizar esas cuentas.

Por lo que se pretende dividir estos gastos en departamentos, para analizar cuanto nos genera en ingresos cada departamento y las erogaciones que tiene cada uno de ellos.

Por lo antes señalado se establece que el problema es:

"Por la falta de una guía administrativa contabilizadora, la organización no realiza adecuadamente los registros contables, propiciándose con esto, un deficiente desarrollo".

Hipótesis

A través de la utilización de una guía administrativa contabilizadora se facilitará los registros de forma confiable obteniéndose con esto, un eficiente desarrollo de la organización.

Objetivo General

Proponer una guía administrativa contabilizadora de cuentas, práctico, de fácil manejo, para hacer más eficiente y rentable el trabajo a la organización.

Capítulo 1. **"Generalidades"**

1.1. Concepto de Administración.

Al iniciar el estudio y análisis de la presente propuesta de una guía administrativa contabilizadora, es necesario hacer énfasis en cada uno de sus respectivos aspectos descriptivos de cada concepto y así poder entender la propuesta en mención; por lo que se dirá que la Administración es:

"La definición de algo puede ser nominal o real, según se investigue el significado de la palabra, con que esa cosa se designa, o directamente lo que la cosa es en sí misma".

Además la definición etimológica es la forma más usual de la definición nominal, o sea, la explicación del origen de la palabra con que se designa aquello que se estudia, valiéndonos para ello de los elementos fonéticos que la forman. De esa manera suele encontrarse el "verdadero" (étimos) significado de esa misma palabra y del concepto que expresa.

Por lo que la palabra "Administración", se forma del prefijo "ad", hacia, y de "ministratio". Esta última palabra viene a su vez de "minister", vocablo compuesto de "Minús.", comparativa de inferioridad, y de sufijo "ter", que sirve como termino de comparación.

La etimología de minister, es pues diariamente opuesta a la de "Magíster": de "magis", comparativo de superioridad y de "ter".

Si pues "Magíster" (magistrado), indica una función de preeminencia o autoridad-el que ordena o dirige a otros en una función _,"minister expresa precisamente lo contrario: subordinación u obediencia; el que realiza una función bajo el mando de otro; él que presta un servicio a otro.

Por lo descrito anteriormente para E.F.L. Brech: "Es un proceso social que lleva consigo la responsabilidad de planear y regular en forma eficiente las operaciones de una empresa, para lograr un propósito dado".

Su concepto respecto a este tema para J.D. Mooney. Dice que "Es el arte o técnica de dirigir e inspirar a los demás, con base en un profundo y claro conocimiento de la naturaleza humana".

Otro importante autor como lo es Peterson and Plowman dice que es "Una técnica por medio de la cual se determina y realizan los propósitos y objetivos de un grupo humano particular".

Más sin embargo para G.P. Terry: conceptualiza diciendo que "Consiste en lograr un objetivo predeterminado, mediante el esfuerzo ajeno".

Para Koontz and O, Donnell: comparten la concepción en parte a lo descrito por E.F.L. Brena y Consideran la administración como: "la dirección de un organismo social, y de su efectividad en alcanzar sus objetivos, fundada en la habilidad de conducir a sus integrantes".

Ahora bien para F. Tannenbaum dice que es "El empleo de la autoridad para organizar, dirigir, y controlar a subordinados responsables(y consiguientemente, a los grupos que ellos comandan), con el fin de que todos los servicios que se prestan sean debidamente coordinados en el logro del fin de la empresa.

De todos los conceptos anteriores de los diversos autores a Henry Fayol(considerado por muchos como el verdadero padre de la moderna administración), dice que "administrar es prever, organizar, mandar, coordinar y controlar".

Por lo que se ha hecho corriente, diremos por último, un concepto de administración como "la función de lograr que las cosas se realicen por medio de otros", u "obtener resultados a través de otros".¹

Para Harold Koonzt, Heinz Wehrich. La administración es el proceso de diseñar y mantener un ambiente en el cual las personas, trabajando juntas en grupos, alcanzan con eficiencia metas seleccionadas.²

Con la aportación conceptual anterior, no podrá faltar Agustín Reyes Ponce diciendo que es "la técnica que busca obtener resultados de máxima eficiencia, por medio de la coordinación de las personas, cosas y sistemas que forman una empresa".³

Con base a los conceptos de diferentes teóricos de la administración; diremos que es la forma de manejar a un grupo de personas para lograr al máximo los fines de la empresa a través del recurso humano, material, técnico y financiero.

1.2. Conceptos de contabilidad.

Otro aspecto muy importante que no se puede pasar desapercibido es la contabilidad, la cual coordina diferentes departamentos, desde finanzas, fiscal, costos, entre otros; y tiene mayor o igual importancia a la Administración. Por lo que a continuación se hace una breve descripción a través de varios autores con respecto al concepto de contabilidad.

¹ Humberto Martínez Martínez. "Lecturas Selectas de Administración", editorial ECASA, México, 1995, Págs.52, 53 y 54.

² Harold Koonzt, Heinz Wehrich. "Elementos de Administración" editorial Mac Graw Hill, México, 1994,Pág.4.

³ Agustín Reyes Ponce." Administración de Empresas" teoría y practica Vol.1,editorial Linusa, México, 1994,Pág.11.

Para Elías Lara Flores. Contabilidad "Es la disciplina que enseña las normas y los procedimientos para ordenar, analizar y registrar las operaciones practicadas por las unidades económicas constituidas por un solo individuo o bajo la forma de sociedades civiles o mercantiles(bancos, industrias, comercios, e instituciones de beneficencia, etc.)".⁴

De acuerdo al concepto anterior es necesario considerar lo que dice Alejandro Prieto Llórente. Para él "Es el arte de registrar, clasificar y resumir de manera significativa y en términos monetarios, transacciones que son en parte al menos, de carácter financieros, así como de interpretar los resultados obtenidos".⁵

Enrique Paz Zavala. "Es la técnica que siguiendo la teoría contable - principios, reglas, normas, métodos, procedimientos, etc.- produce información clara, veraz, oportuna y relevante, a través de estados financieros, la cual es básica para la toma de decisiones".⁶

Mientras que Lara conceptualiza que es una disciplina para Prieto es un arte, la cual comparte Alejandro Garrido; José E. Ocampo dice que " Es el arte de anotar las diversas operaciones que efectúa cualquier industrial o administrativo o establecimiento mercantil. Y por tal motivo trata principalmente de los conceptos, algunos de estos son fácilmente entendibles, debido a su importancia cotidiana".⁷

Ahora retomando si es una disciplina o arte para los hermanos Antonio y Javier Méndez Villanueva. La " Contabilidad es la técnica constituida por los métodos e instrumentos, aplicables para llevar a cabo el registro, clasificación y resumen de

⁴ Elías Lara Flores."Primer curso de contabilidad" , editorial Trillas, México, 1993, Pág.9.

⁵ Alejandro Prieto Llorente. "Principios de Contabilidad", editorial Banca y comercio, México, 1996, Pág.8.

⁶ Enrique Paz Zavala." Introducción a la Contaduría", Editorial ECASA, México, 1993, Pág.30.

⁷ Alejandro Garrido, José E. Ocampo "Administración, Contabilidad y Costos", Editorial CECSA, México, 1992, Pág.71.

los efectos financieros que provocan las operaciones que realiza la empresa, con el objeto de obtener la información necesaria para elaborar estados financieros.⁸

Cada uno de estos autores da su propia concepción al tema y para Marcos Sastrías Freudenberg dice que " La contabilidad es la ciencia de las cuentas aplicadas a los negocios, o bien que por contabilidad debe entenderse el sistema adoptado para llevar la cuenta y razón de las operaciones de las oficinas públicas y privadas, es la ciencia que establece las normas y procedimientos para registrar, cuantificar, analizar e interpretar los hechos económicos que afecten el patrimonio de los comerciantes individuales o empresas.⁹

Tomando en cuenta la importancia de lo que es la contabilidad otra importante aportación la da Hugo Luis Sasso. Y menciona que "Es la técnica que, mediante un registro ordenado de las operaciones comerciales(hechos económicos), permite extraer informaciones tendientes a demostrar la situación actual de la empresa, analizar su pasado y orientar su futuro."¹⁰

Para S. Winton Korn. " Es la técnica de registrar, clasificar y resumir en forma significativa y en términos monetarios, las operaciones y eventos que son (al menos en parte) de carácter financiero e interpretar los resultados de dichas transacciones.¹¹

Lo que respecta al concepto de contabilidad a la autora Rosa María Rodríguez Crespo; " Es una técnica que se utiliza para producir, sistemática y estructuralmente, información cuantitativa expresada en unidades monetarias de las transiciones que realiza una entidad económica, y de ciertos eventos

⁸ Javier y Antonio Méndez Villanueva. "Contabilidad Primer Curso", libro impreso por la Universidad Tecnológica de México, 1992, Pág.6.

⁹ Marcos Sastrías Freudenberg. " Contabilidad primer curso", editorial Esfinge, México, 1992, Pág. 9.

¹⁰ Hugo Luis Sasso." El proceso contable", Editorial Macchi, Buenos Aires-Argentina, 1992.Pág.3.

¹¹ S. Winton Korn, Tomas Boud. "Contabilidad Administrativa", Editorial Limusa, México, 1992. Pág.3.

económicos identificables que le afectan, con el objeto de facilitar a los diversos interesados el tomar decisiones en relación con dicha entidad económica.¹²

En lo que a Luis Mendicoa Ybarran. La contabilidad "es el sistema para registrar ordenadamente las operaciones de carácter económico y financiero, así como para clasificarlas e interpretarlas de modo que se obtenga un informe orientado en los negocios financieros y mercantiles que la llevan, de acuerdo con sus necesidades.¹³

Para nosotros, diremos que contabilidad: es el registro contable de cada uno de los movimientos, en forma ordenada, generados por una entidad; los cuales serán de acuerdo y en función al giro de la misma.

1.2.1. Teoría de la partida doble.

Teoría es una idea base mediante la cual se trata de explicar una verdad; cuando la teoría queda demostrada, se convierte en principio, regla o ley.

Si aceptamos este concepto con cierta amplitud de criterio, comprenderemos mejor el significado de tantas teorías lanzadas por los pensadores al terreno de la investigación, y percibiremos mejor el alcance de ciertas leyes o verdades fundamentales que nos permiten conocer mejor el mundo en que vivimos.

Una de estas leyes fundamentales, de especial interés para el estudiante de contabilidad, es la ley de la casualidad, originada en la teoría de que a toda causa sigue un efecto. Basta recordar nuestras lecturas o nuestros años escolares para traer a la mente alguno de los ejemplos clásicos con los que se nos ilustra para el mejor entendimiento de esta teoría: la piedra al caer al estanque constituye la

¹² Rosa María Rodríguez Crespo. "Apoyo teórico - práctico al curso de la contabilidad básica", Editorial Limusa, México, 1992, Pág. 11., Boletín A. I esquema de la teoría básica de la contabilidad financiera.

¹³ Luis Mendicoa Ybarraran. "Contabilidad Primer Curso", Editorial Esfinge, México, 1993, Pág. 11.

causa y los círculos concéntricos que se forman en el agua con el efecto, consecuencia de esa causa.

Recordando también - u observamos -, siguiendo este ejemplo, que la misma causa puede tener otro u otros efectos: además de formar círculos concéntricos, la caída de la piedra hace subir el nivel de las aguas del estanque; Desvía el curso de sus corrientes;

Rompe la imagen que refleja su superficie, etc.; y, por otra parte, alguno o algunos de los efectos producidos, puede a su vez, convertirse en nueva causa que origine otros efectos, estableciéndose entonces una sucesión de fenómenos encadenados por la misma ley de la casualidad.

La teoría de la partida doble se basa en una interpretación del mismo principio de causa efecto.

Efectivamente, según la teoría de la partida doble, toda transacción comercial constituye la causa de dos – siempre dos – efectos sobre la situación financiera de la empresa que la realizó, sin alterar el equilibrio o igualdad de su balance.

Sabemos que todo balance constituye una doble lista clasificada de la riqueza o capital de que dispone una empresa. La primera explica en que se ha invertido el capital y la segunda expresa, a su vez quienes lo aportan. Técnicamente hemos llamado activo a la primera clasificación, pasivo y capital a la segunda, para distinguir, en esa última, a los acreedores de los propietarios o dueños.¹⁴

La partida doble consiste en registrar, por medio de cargos y abonos, los efectos que producen las operaciones en los diferentes elementos del balance, de tal manera que siempre subsista la igualdad entre Activo y la suma del Pasivo con él Capital.

Esta forma de registrar las operaciones fue concebida por primera vez en Venecia, en el siglo XV, año de 1494, por el Fraile Francisco Luca Paccioli, que fue quien tuvo la idea de analizar en las cuentas todos los efectos que producen las operaciones, conservando siempre la igualdad numérica del balance.

Como los efectos que producen las operaciones se registran en las cuentas, conservando la igualdad numérica del balance, es natural que la suma de los cargos y de los abonos de cada asiento sea la misma. Por tanto, si los movimientos de las cuentas están formados con cargos y abonos que han recibido, y estos están compensados, es lógico que también la suma de los movimientos deudores de todas las cuentas sea igual a la suma de los movimientos acreedores de todas las cuentas.¹⁵

1.2.2. Catálogo de cuentas.

Consultando el diccionario, "catálogo" tiene acepción, "lista ordenada".

Tomando en cuenta lo anterior, catálogo de cuentas, será una lista ordenada de cuentas esto es, un listado de las cuentas que en un momento determinado son las requeridas para el control de operaciones de una entidad quedando sujeto por ende a una permanente actualización.

Por permanente actualización del catálogo de cuentas se debe entender el adicionar o cancelar las cuentas que correspondan para disponer en todo momento de aquellas que sean las necesarias para el registro de las transacciones de una entidad.

¹⁴ Alejandro Prieto Llorente. "Principios de contabilidad", editorial Banca y comercio, México, 1994, Págs.39 y 40.

¹⁵ Elias Lara Flores." Primer curso de contabilidad", editorial Trillas, México, 1993.Pág.94.

8. **SE DEBE DE CUIDAR DE HACER DISTINGUIDOS ENTRE EL DE TRÁMITE, COMO EL DE SUBSCRIPCIÓN DE CAPITAL, CON EL QUE SE DEBE DE TRATAR ESTE ÚLTIMO.**⁶¹

1.2.3. Clasificación de las Cuentas de Activo, Pasivo, Capital, Resultados y Costos.

LA MANERA E INMEDIACIÓN DE TRAZAR Y CADA UNA DE LAS CUENTAS SE TIENE EN CUENTA DE LA MANERA DE SUSTRICCIÓN DEBE DE SER DE ACTIVO A PASIVO, DEBE DE SER DE DEBITO Y CREDITO. SE DEBE DE HACER LAS CUENTAS DE RESULTADOS POR SU CLASIFICACIÓN DEBITO Y CREDITO. EN LA CUAL QUE LAS OTRAS CUENTAS TALE COMO LAS CUENTAS DE CAPITAL. TAMBIÉN SE DEBE DE HACER CADA UNA DE ELAS, DE QUE SE CARGA Y COMO DEBE, EN LA MANERA DE SUSTRICCIÓN DE TRAZAR.

Cuentas de Activo.

EN UN CUENTARIO QUE TRAZA LA EMPRESA, ES DECIR, TODOS LOS BIENES, DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE TIENE.

EN OTRO, SE CONSIDERA DE BIENES QUE SU DISPONIBILIDAD, ESTO ES, LA RAPIDEZ QUE SE REALIZAN EN CASH.

Activo Circulante: ES EL MENOR Y TAMBIÉN AQUELLAS PARTIDAS QUE SE CONVIERTEN EN CASH EN UN PLAZO MENOR A UN AÑO, CON LA QUE SE REALIZA EL CICLO NORMAL DE OPERACIONES DE UNA EMPRESA; POR LO GENERAL LOS ACTIVOS CIRCULANTES QUE TIENE UNA EMPRESA SON:

(a) **Caja, efectivo y bancos:** SON EL PRIMER RENGLÓN DEL ACTIVO CIRCULANTE, QUE INCLUYE DEPÓSITOS BANCARIOS, DINERO EN CAJA; EN SUMA, TODO LO DISPONIBLE PARA LAS OPERACIONES NORMALES DEL DÍA.

(b) **Cuentas por cobrar (clientes o deudores):** REPRESENTA LAS CANTIDADES QUE LE DEBEN A LA EMPRESA. ESTA DEUDA NO SE DOCUMENTA, PUES SE SUPONE QUE EL DEUDOR PAGARÁ EN EL PLAZO ESTABLECIDO POR LA EMPRESA.

⁶¹ Juan Carlos Torres Tovar, "Catálogo de cuentas", Editorial FCA, México, 1992, Pág.17.

(c) Documentos por cobrar: son aquellas cantidades que le deben a la empresa y que, para asegurar el pago, el deudor firma un documento.

(d) Inventarios: es el valor de todos los artículos que tiene una empresa en almacén para su venta.

(e) Pagos anticipados: son aquellos gastos pagados en forma anticipada y que se van a consumir en un plazo menor a un año (boletín B.4 Estado de cambios en la situación financiera).

Activo Fijo: inversiones de carácter permanente, como bienes muebles e inmuebles que posee la empresa para realizar sus operaciones; no se compran con la intención de venderlos.

Por lo general los activos fijos de una empresa son:

(a) Terrenos: sobre los que construye su lugar de trabajo o el lugar donde presta servicios a público.

(b) Edificios: estructuras propiedad de la empresa que se utilizan para realizar sus operaciones.

(c) Maquinaria: esta cuenta solo aparece en las empresas industriales y se utiliza para la fabricación o transformación del producto.

(d) Mobiliario y equipo de oficina: incluye todos los muebles de la oficina (sillas, escritorios, máquinas de escribir, computadora etc.)

(e) Equipo de transporte: se utiliza para la entrega de mercancías o uso personal de la empresa.

No circulante: se divide en dos grandes rubros.

Cargos diferidos: son aquellas partidas que se espera aporten beneficios futuros a la empresa y son amortizables; ejemplos:

- Gastos de organización o preoperatorios: son aquellos que se realizan para poner en marcha un negocio.
- Gastos de Instalación: se hacen para acondicionar el lugar en el cual se establecerá la empresa, de acuerdo a sus necesidades.
- Patentes: documentos que acreditan oficialmente los derechos sobre un invento o propiedad Industrial.

- **Marca:** distintivo que el fabricante añade a sus productos para identificarlos; indica calidad y autenticidad de origen. El uso exclusivo de las marcas industriales por su propietario y esta protegido por las leyes mediante registros.
- **Gastos diferidos:** son aquellos gastos pagados por anticipado, que se devengan en plazo mayor de un año, por los que se espera un servicio aprovechable posteriormente(durante varios ejercicios). Ejemplo: seguros, rentas, intereses pagados anticipadamente. Se convierten en gastos. La diferencia básica entre cargos diferidos y gastos diferidos es que, en los primeros el beneficio que aportan es por un periodo limitado, que depende de la duración de las empresas, en los segundos, el beneficio será por un período limitado, inferior a la duración de las empresas, pero mayor al ciclo normal de operaciones, es decir, es mayor a un año.

Cuentas de Pasivo.

Son todas aquellas deudas u obligaciones de una empresa. El pasivo se clasifica de acuerdo a su exigibilidad, esto es, el vencimiento en que las empresas deben pagar.

Pasivo a corto plazo

Esta formado por todas las cuentas que se tienen que pagar en un plazo menor o igual a un año, y por las cantidades cobradas por anticipado, por lo general las cuentas de pasivo a corto plazo que tiene la empresa son:

- Cuentas por pagar:** aquellas cantidades que se deben al proveedor por la mercancía que les compró la empresa y que aun no paga; o cualquier cantidad que la empresa deba alguna otra persona por un concepto distinto al anterior: En este caso se llaman acreedores.
- Documentos por pagar:** promesas u obligaciones de pago por escrito para asegurar que la empresa pague su deuda en una fecha definida.
- Cobros anticipados:** cantidades cobradas anticipadamente un servicio a futuro; se convierten en utilidad conforme transcurre el tiempo:
 - Rentas cobradas por anticipado.
 - Intereses cobrados por anticipado.

Pasivo a largo plazo

Cuentas que se deben pagar en un plazo mayor a un año:

- Documentos por pagar: promesas u obligaciones de pago por escrito y que se debe pagar en un plazo mayor a un año.

Cuentas de Capital

Esta formado por el capital social y la utilidad o pérdida del ejercicio, más reservas creadas y superávit.

- Capital social: aportaciones de los socios a la empresa.

Cuentas de Resultados

Son los ingresos o ventas de una empresa durante cierto período, menos los gastos en que se incurrió durante ese mismo lapso.

Si los ingresos son mayores a los gastos, la cantidad de excedente se llama utilidad.

Si los gastos son mayores a los ingresos, la cantidad excedente se llama, pérdida.

Las cuentas más comunes de resultados son:

1. Ventas: Ingresos obtenidos por la venta de mercancía.
2. Costo de ventas: cantidad que paga la empresa por la mercancía que compra para vender.
3. Gastos de operación: puede ser de venta, de administración o financieros.

Reservas

Son movimientos virtuales que se crean en forma estimativa. Existen cuentas complementarias de activo(estimación para cuentas incobrables, estimación para un ajuste de inventarios); provisiones de pasivo(provisión para jubilaciones); Reservas de capital(reserva legal).

Superávit

La forman las utilidades y cualquier otro concepto que aumenta el patrimonio de la empresa. Se clasifica de la siguiente forma:

1. Ganado: proviene de las utilidades normales de la empresa.
2. De capital: proviene de las utilidades que no son normales para la sociedad;
 - Pagado: aportaciones hechas a la empresa(prima en venta de acciones).
 - Donado: aumentos al capital por donaciones.
 - Por reevaluación: estimación del valor del activo.¹⁷

Cuentas de orden

Son aquellas utilizadas para representar determinado tipo de situaciones especiales, como por ejemplo, bienes que tiene la empresa pero de propiedad de terceros.

A través de las cuentas de orden se registrará esa tenencia provisoria de los bienes y paralelamente los compromisos a los cuales se tendría que hacer frente en caso de que dicho bienes se dañen, desaparezcan, etc.

También se suele denominar " pasivos posibles" pues representaría(según el caso mencionado anteriormente), el posible compromiso o deuda que tendría la empresa ante el propietario de los bienes, si algo ocurriera con los mismos.

Por ejemplo, entre otros, podrían citarse los siguientes casos:

- Bienes recibidos de terceros: cuentas de orden de saldo deudor.
- Responsabilidad por los bienes recibidos de terceros: cuentas de orden de saldo acreedor.
- Documentos descontados: cuenta de orden de saldo deudor.
- Banco "XX" documentos descontados: cuenta de orden de saldo acreedor.

¹⁷ Hugo Luis Sasso. "Las cuentas y su análisis" , editorial Macchi, Buenos Aires – Argentina, 1992, Pág. 7.

Ésta última cuenta está reflejando el posible pasivo que puede tener la empresa ante el caso que el firmante del documento no abone el mismo a su vencimiento, en el banco en el cual se ha sido descontado.

Cabe destacar que las cuentas de orden no son de activo ni de pasivo y las mismas se expondrán en el balance general a continuación del rubro patrimonio neto.¹⁸

1.3. Servicios en transporte de Menajes

En este punto hablaremos sobre los antecedentes del transporte en México donde abarcaremos desde la prehistoria hasta la revolución y como fue evolucionando el transporte y su infraestructura en el país.

1.3.1. Origen del Transporte

BERING, PUENTE DE HIELO

"Milenio antes de Cristo, hombres con similitud mongoloide y de costumbres nómadas, aprovecharon la formación de gruesas capas de hielo sobre el casquete boreal de nuestro mundo para atravesar del extremo oriental de la península de Chukisky, en Siberia, al extremo Noroccidental de América, en Alaska.

Se supone que estos grupos humanos cruzaron el helado estrecho de Bering persiguiendo a los animales, para su alimento, o bien en busca de mejores climas; así remontaron la corriente del Yukon y se internaron más al Sur, en un lento, pero constante incursionar hacia las tierras del Sol.

Otra teoría sostiene que grupos polinesios llegaron a este continente por las costas del Océano Pacífico. Cualquiera que haya sido el grupo de pobladores, ignoraba encontrarse con un nuevo mundo de más de 42 millones de kilómetros cuadrados de extensión.

¹⁸

Rosa María Rodríguez Crespo. "Apoyo teórico - práctico al curso de contabilidad básica" editorial Limusa, México, 1992, Págs. 13 a la 16.

Por los lugares donde se han encontrado los utensilios que esos hombres utilizaron, ha sido posible establecer los rumbos de sus migraciones y el nivel de su desarrollo cultural

Más tarde, y después de una milenaria evolución independiente, se destacan en este continente dos grandes zonas de desarrollo cultural. **Mesoamérica** y la región **Andina**.

Mesoamérica, fue la zona en donde diversos pueblos compartieron aspectos como los religiosos, sistema de medición de tiempo – calendario -, métodos agrícolas, organización políticossocial y su escritura, que dieron como resultado las grandes culturas prehispánicas mexicanas, entre las que sobresalen:

La Olmeca, primera civilización superior cuyos núcleos originales aparecieron a comienzos del primer milenio antes de Cristo -a lo largo de las costas del Golfo de México, en los límites de los actuales estados de Veracruz y Tabasco -, inventora de las primeras formas del calendario mesoamericano y la más antigua escritura en lo que se conocería después como el Nuevo Mundo.

La Maya, desplegada en una extensa zona mesoamericana durante un lapso aproximado de 2000 años, constructora de ciudades y monumentos sorprendentes, y asiento de extraordinarios matemáticos, astrónomos y exquisitos arquitectos y lapidarios.

La Tolteca, que floreció en el altiplano, del año 900 al 1168 d C., y en cuya capital, Tula, la deidad Quetzalcoatl se personificó en un sacerdote, verdadero mito cultural.

La Mexica o Azteca, la última de las culturas prehispánicas, heredera de más de dos milenios de creación cultural, que a la llegada de los españoles dominaba un

enorme territorio poblado de millones de seres que habitaban lo que hoy es México.

Sorprendería al antiguo continente que a pesar de no contar con animales de carga o de transporte, de no conocer el uso de la rueda en aplicaciones de trabajo, y de no existir herramientas de bronce o de hierro, las altas civilizaciones mesoamericanas hubiesen creado verdaderas obras características de sociedades organizadas.

Caminos de Agua

La cuenca del Valle de México, consistía en un extenso sistema de lagos de poca profundidad, lagunas y pantanos formados por las precipitaciones pluviales que descendían de las montañas, y por muchos grandes y pequeños manantiales.

En el siglo XVI, esta área cubría una octava parte de la cuenca y había sido poblada desde tiempos antiquísimos; innumerables sitios importantes habían florecido, de tal forma que cuando los aztecas se asentaron el valle, destacaban Culhuacan, Chimalpa y Chimalhuacan

El uso de los canales para el transporte fue de gran importancia. López de Gómara calculaba que existían 200 mil barquillas en México y quizás más, pues tan sólo para transportar gente y bastimentos había 50 mil. Torquemada consignó que no había vecino en toda la laguna que tuviera su propia canoa.

Para satisfacer las necesidades del intenso tráfico, había atracaderos y canales o acequias hondas, que iban de una ciudad a otra y en ocasiones penetraban hasta el interior de la zona habitada, como el caso de la acequia real, por la que se llegaba al centro ceremonial. Este canal en especial siguió dando servicio durante la época colonial. El tamaño y la profundidad de algunos canales permitieron la navegación de los bergantines españoles, que fueron vitales para la conquista de la ciudad.

Al Norte de Tenochtitlan se encontraba el más famoso embarcadero, que aprovechaba la existencia de un islote, el cual daba lugar a la formación de un remanso conocido más tarde con el nombre de La Lagunilla, del que se dice que en su interior podían tener cabida hasta 25 mil canoas.

RUTAS LACUSTRES, FLUVIALES Y COSTERAS

Lacustres

Las vías lacustres de Tenochtitlan eran de hecho rutas comerciales; las había hacia el exterior y las que se podrían considerar como internas que ligaban a todos los pueblos ribereños del gran lago.

Los productos que se transportaban por la ruta de las canoas, eran hortalizas, frutas y flores, cereales, mieles y diferentes materiales de construcción, e inclusive agua. Todo lo posible era transportado en canoas, dando con ello solución parcial a la carencia de animales de carga.

Las canoas más grandes llegaron a tener 15 metros de largo y capacidad para varias

Toneladas; eran de madera, tronco ahuecado y poco fondo.

Huitzilopochco, Mexalcingo, Chalco, Atenco, Xochimilco, Ayotzingo y Tetelco, eran los principales puertos de embarque, dependiendo de los productos que debían transportarse y de sus lugares de origen. Desde cualquiera de ellos podían ser llevados en un solo viaje y descargados cerca del Palacio, en el centro de la ciudad, en una jornada de seis a ocho horas desde Ayotzingo.

Fluviales

Los ríos eran también caminos de agua, rutas comerciales o de conquista, e indiscutiblemente los de las cuencas del altiplano eran usados en los tres aspectos citados.

Las condiciones geográficas y climáticas del país, sitúan sus cuencas hidrológicas más importantes de los estados de Veracruz, Tabasco y Chiapas, regiones donde se desarrollaron las culturas Olmeca, Maya y Totonaca, las que necesariamente usaron los ríos como vías de expansión y comunicación.

Por el testimonio de los europeos, queda manifiesta la habilidad de los pueblos mesoamericanos para establecer rutas fluviales determinantes para el desarrollo regional.

Costeros

El comercio a lo largo de las costas posiblemente se llevaba a cabo con varios tipos de embarcaciones, tanto en el Golfo como en el Océano Pacífico. Colón en 1502, cerca de Guanaja, Honduras, observó una gran canoa, posiblemente una balsa de unos tres metros de ancho, que llevaba varios mercantes con sus familias procedente de Yucatán.

La ruta marítima maya estaba considerada como una importante vía de comunicación, misma que se iniciaba en la costa del Golfo de México, rodeaba la Península de Yucatán y bajaba hasta Centroamérica, incluyendo sitios de gran actividad mercantil, entre los que se citan Potomchan y Citaman, en Tabasco; Xicalanco y Champoton, en Campeche, Chauaca, Cachi, Conil y Ecab, en la parte Noreste de la Península de Yucatán, continuando hacia el Sur, la Bahía de la Ascensión, Bacalar y Chetumal, en la costa oriental; Nito cerca de la costa y Naco, tierra adentro en Guatemala y Honduras, respectivamente.

CAMINOS DE TIERRA

Calzadas

La dominación que alcanzaron los aztecas en Mesoamérica la ejercían desde su capital, Tenochtitlan, - hoy ciudad de México -, fundada en 1325 tras una larga y penosa peregrinación; para 1519, fecha en que la conocieron Hernán Cortés y su grupo de conquistadores, era grande, opulenta y organizada. La estratégica traza

urbana de la lacustre ciudad suscitó admiración entre los europeos, según conceptos tomados de las Cartas de Relación del propio Hernán Cortés:

"Esta gran ciudad de Temixtitan esta fundada en esta laguna salada y desde la tierra firme hasta el cuerpo de la dicha ciudad, por cualquier parte que quisieron entrar en ella, hay dos leguas. Tiene cuatro entradas, todas de calzada hecha a mano, tan ancha como dos lanzas jinetas. Es tan grande la ciudad como Sevilla y Córdoba. Son las calles de ella, digo las principales, muy anchas y muy derechas, y algunas de éstas y todas las demás, son la mitad de tierra y por la otra mitad es agua, por lo cual andan en sus canoas y todas las calles de trecho a trecho están abiertas por donde atraviesa el agua de las unas a las otras, y en todas estas aberturas, que algunas son muy anchas, hay sus puentes de muy anchas y muy grandes vigas, juntas y recias y bien labradas, y tales, que por muchas de ellas pueden pasar 10 a caballo juntos a la par. Y viendo que son los naturales de esta ciudad quisiesen hacer alguna traición, tenían para ello mucho aparejo, por ser la dicha ciudad edificada de la manera que digo y quitadas las puentes de las entradas y salidas, nos podrían dejar morir de hambre sin que pudiésemos salir a la tierra"

Calles

En su origen, los aztecas se asentaron en un pequeño islote del gran lago, pero como la población iba en aumento, terminaron por ocupar y unir todas las islas del lago, rellenando con tierra las partes intermedias, hasta alcanzar la mancha urbana dimensiones considerables. El conquistador Francisco de Aguilar estimó que en el momento de la conquista de Tenochtitlan, ésta tenía de *"80 a 100 mil casas"* y, calculando un promedio de cinco habitantes por casa, la población era cerca de 500 mil habitantes.

Las calles principales, en especial las que seguían la dirección de las grandes calzadas, eran anchas y rectas pues se podía mirar de uno a otro extremo; tenían el piso de tierra y estaban destinadas para el paso de los peatones. Había también calles angostas por las cuales apenas cabían dos personas de frente; estos

verdaderos callejones comunicaban sitios muy frecuentados. Otras calles eran sólo canales para el tránsito de las canoas y había una tercera clase que tenían en el centro, o en uno de los lados, un canal para las barcas y, al lado contrario, pisos firmes para los transeúntes, es decir, calles mixtas. A los canales daban las puertas falsas de las casas y el sello característico de Tenochtitlan era que, cerca de las islas componiendo parte de la ciudad, se encontraban las **chinampas** o huertos flotantes, invención mexicana utilizada para la siembra de maíz, chile, hortalizas y otras plantas comestibles.

El caserío de Tenochtitlan se distinguía perfectamente desde la lejanía, en la inmensidad del área lacustre, con sus grandes y bien trazadas calzadas y calles. Acaso por ello impresionó tan profundamente a los españoles.

Caminos

El registro más antiguo que hace alusión a los caminos prehispánicos señala que, consolidado el poder de los mexicas, éstos entablaron batalla contra los xochimilcas, a quienes vencieron. Entre los tributos que les impusieron, se ordenaba la construcción de una calzada desde Xochimilco hasta Tenochtitlan, la cual fue construida rápidamente, pues se disponía de una fuerza de trabajo de miles de brazos. En su construcción se utilizó piedra y tierra.

Y es que siendo el pueblo mexicano guerrero por excelencia, una de sus necesidades básicas era proyectar y localizar estratégicamente los caminos, por donde debían llegar con puntualidad los tributos impuestos a los pueblos sojuzgados; transitar sin obstáculos los correos que mantenían informado al Emperador de lo que sucedía en sus dominios; y circular sin dificultades las embajadas de comerciantes.

Algunos documentos históricos refieren que los caminos prehispánicos eran simples brechas, abiertas a través de bosques y montañas; sin embargo, otros precisan que los mexicanos construyeron sus caminos con terracerías, usando sólidas bases de piedra, cuya superficie era revestida con grava para rellenar los

intersticios, y una capa de argamasa como cemento natural, que al endurecer formaba una cubierta recia y lisa. La anchura de esas vías alcanzaba hasta ocho metros para facilitar el intenso tránsito de viajeros de las numerosas caravanas de mercaderes, de los **pains** o correos, de los **tequipantitlatis** o mensajeros de guerra y de numerosos **topiles** o **tamemes**.

Los comerciantes o **pochtecas** desempeñaban una de las actividades vitales dentro de la organización azteca; tenían la doble misión de ser vendedores y espías; abrían los caminos para aquellos que llegaban después como guerreros o colonos pacíficos. A menudo, la descripción de los **pochtecas** sobre las regiones y sus recursos, abría el apetito de los reyes, sus servicios eran tan considerados que ser **pochteca** daba oportunidad de pertenecer a la nobleza.

Los correos y postas contaban con estaciones comunes y otras extraordinarias que se instalaban en el campo de guerra, las cuales se llamaban Techialoyan, en que vivían los mensajeros muy ligeros y ejercitados, conocedores de las veredas y atajos. El sistema siempre fue muy efectivo enviando un correo del ejército, corría sin descanso hasta el primer Techialoyan y comunicaba su mensaje a otro de los correos, quienes partía de inmediato a otra estación y así de posta en posta, volaba la noticia sin que fuera interrumpida un solo momento, hasta llegar a la ciudad de México.

En relación al transporte, el México prehispánico no conocía para este uso la rueda, por tanto el transporte se hacía a través de cargadores humanos llamados **tiamemes**. Clavijero dice al respecto:...lo que no se transportaba por agua, se llevaba al hombro, y para esto, había infinidad de hombres de carga, llamados **Tlamama** o **Tiameme**. Acostumbrábanse desde niños, a aquel ejercicio, en que habían de emplearse toda la vida.

Respecto a las rutas, los Ingenieros Celso del Villar y Juan Peña Raso realizaron un trabajo de localización de las vías terrestres de comunicación mexicanas, - que constituían una verdadera red caminera de la altiplanicie -, basándose en códices prehispánicos y en la primera Carta General de la Nueva España que elaboró

Carlos Sigüenza y Góngora. Según sus investigaciones, las rutas de comunicación, clasificadas en principales y secundarias, fueron:

Principales

- De Tenochtitlan a Texcoco, Teotihuacan y Tollancingo
En esta población se iniciaban dos vías: una a Papantla, en la costa del Golfo, y la otra a Veracruz, de donde continuaba siguiendo casi paralelamente la costa hasta la región maya.
- De Tenochtitlan a Xicalanco
- De Tenochtitlan a Atlixco, Cholula, Tecamachalco y Xicalanco
De Xicalanco partían dos rutas: una a Tlaxiaco, en la región Mixtecozapoteca y la otra a Tehuantepec, Tuxtla y Centroamérica.

Secundarias

- *De Tenochtitlan a Tollocan, Tanayac y Jungabac, en la región purépecha
- *De Tenochtitlan a Nexapan, Chutla, Tecpan y Mexcaltepec, en la región del Pacífico
- *Tenochtitlan a Tequixquilapan, hacia el Norte.

Los Mexicas mantuvieron guarniciones militares permanentes en sitios estratégicos, para evitar la invasión de las tribus bárbaras.

Caminos Costeros del Golfo

Existe una hipótesis en el sentido de que los antiguos olmecas fueron los primeros en establecer los caminos costeros del Golfo, por los que lograron difundir su avanzada cultura.

Posteriormente, estos caminos fueron utilizados por los mayas y en especial por los chontales tabasqueños, encargados, por así decirlo, de enlazar el área comercial del centro con la Península de Yucatán. Ambos grupos fueron grandes comerciantes y hábiles navegantes; con sus enormes cayucos, con cupo hasta para 40 personas y mercaderías, partían de los puertos del Golfo para recorrer

toda la Península de Yucatán, Belice y América Central; traficaban, incluso hasta Darién en Panamá. Para estos grandes recorridos, tenían lugares de descanso y provisión a cada 10 o 15 kilómetros sobre las costas de Tabasco y la Península y había puertos chontales en Nito, Guatemala y Naco, Honduras.

Los Sacbés

Numerosos caminos comunicaban a la federación de estados, que integraban el mundo maya. Ciudades como Cobá y Uxmal, eran centros de donde partían redes de caminos que tuvieron la particularidad de atravesar el manto de agua de las lagunas; estos fueron llamados caminos de agua, que se conectaban con la vereda o el sendero y que a su vez, se unían con los anchos caminos terraceados, **Sacbés**, que enlazaban a los grandes centros ceremoniales, como el de Cobá en Quintana Roo, a Chichén Itzá, en Yucatán, que se dice medía 100 kilómetros, con anchura de nueve metros y medio.

CAMINOS DE CONQUISTA

En 1519 llegó la expedición de Hernán Cortés a lo que hoy es Veracruz, allí confirmó las noticias del esplendor de Imperio Azteca y del enorme poder del rey Moctezuma II, quien había seguido sus pasos informado por los veloces correos mexicas.

En la costa oriental, empezó a tener conocimiento de Moctezuma; recibió solicitudes de algunos caciques para que los liberara de la "tiranía azteca", circunstancias que sería su mejor aliada.

En agosto del mismo año Hernán Cortés partió hacia México, con un buen número de aliados cempoaltecas para entablar tratos con Moctezuma. Los lugares que tocó en su ruta fueron los siguientes: Cempoala, Xalapa y Tlaxcala, en donde logró la amistad con los vecinos tlaxcaltecas y preparó su ataque a Cholula, ciudad que sería dominada tras una fiera batalla. Cortés condujo su ejército, en la última y más difícil etapa de su histórico viaje, por un camino cubierto de nieve que pasa un

punto a tres mil metros de altura entre los volcanes Popocatepetl e Iztaccihuatl. El ejército español había engrosado sus filas con los tlaxcaltecas, encargados de transportar la artillería y despejar el camino, que había sido obstruido por órdenes de Moctezuma.

Las huestes de Cortés llegaron a Amecameca, al pie del Popocatepetl, en donde siguieron recibiendo adhesiones de mexicanos sojuzgados; arribaron a Ayotzingo, junto al lago de Chalco, y el 18 de noviembre del año 1519 hicieron su entrada a México Tenochtitlan.

Guerreros

Consumada la caída de Tenochtitlan, se inició la expansión de La Conquista. En 1524 es despachado Cristóbal de Olid para buscar una vía de tránsito hacia Las Hibueras, Honduras y otra hacia el Mar del Sur. Ese mismo año, el propio Cortés marchó hacia Las Hibueras en busca de De Olid, quien se había sublevado.

En 1529, Beltrán Nuño de Guzmán salió de México para expedicionar hacia occidente; siguió camino por Guanajuato, Jalisco, Colima, Nayarit y Sinaloa. Fundó la capital de Nueva Galicia en Tepic, misma que habría de ser trasladada a Guadalajara.

De Acapulco, Manzanillo y Tehuantepec salieron sucesivamente las tres expediciones de exploración del Mar del Sur, Océano Pacífico; en la tercera, que fue dirigida personalmente por Cortés en 1535, se descubrió la Península de California.

En 1539, Francisco Vázquez de Coronado partió a recorrer las comarcas septentrionales del país en busca de las fabulosas ciudades de Cibola y Quiviría, mencionadas por Cabeza de Vaca y Fray Marcos de Niza, sobrevivientes de la expedición a la Florida encabezada por Pánfilo de Narváez, quien había recorrido en diez años los actuales territorios de Louisiana, Texas y Arizona.

Más tardía fue la expedición que habría de conquistar y poblar la provincia de la Nueva Vizcaya, la que se organizó en 1554, al mando de Francisco de Ibarra, quien logró incorporar a la corona española los vastos y ricos territorios de los actuales estados de Durango y Chihuahua, la parte sur de Coahuila, Sinaloa, Sonora y una fracción de Zacatecas.

La última etapa de colonización ocurrió en 1744, cuando don José Escandón fue comisionado para colonizar Tamaulipas. Al concluir su encomienda, el colonizador del Noreste de México había fundado una ciudad, 17 villas, dos poblaciones y dos reales de minas.

Comerciales

Desde los inicios de la Colonia, España estableció un rígido monopolio comercial, prohibiendo el intercambio entre las colonias. Se denegó el comercio directo entre España y Filipinas, entre Perú y la Nueva España, y entre España y Buenos Aires. Para su control, destinó el puerto fluvial de Sevilla, levantó la Casa de Contratación, encargada de controlar transacciones, suministros e inmigración entre España y las tierras transoceánicas descubiertas. En la Nueva España, el único puerto autorizado para comerciar con España era Veracruz.

En 1522, Hernán Cortés ordenó la construcción del camino de Tenochtitlan a Veracruz que lo iba a comunicar con Europa; este camino fue el primero en transformarse en carretera en 1531, cuando Sebastián de Aparicio usó por primera vez en la Nueva España las carretas tiradas por bueyes. Por esta vía llegaron de España la cultura, el gobierno, los misioneros, la imprenta y una gran variedad de productos. Hacia 1540, cien recuas de mulas podían transitar a lo largo del camino, entre Veracruz y la capital.

Las rutas más importantes dentro del Valle de México fueron en su gran mayoría las mismas de los tiempos prehispánicos pero, con los intereses comerciales de los españoles, se multiplicaron los caminos vecinales, los tributarios y los de grandes

peregrinaciones religiosas. En cuanto hubo bestias suficientes, los caminos se convertían de a pie a herradura y de esa manera la arriería fue cobrando mayor importancia. Durante la Colonia fue el medio principal de transporte y coadyuvó a desarrollar la agricultura, el comercio y la incipiente industria.

El virrey Antonio de Mendoza ordenó la construcción de importantes caminos, entre ellos, el que va de México a Acapulco, ya que este puerto era el único del Pacífico autorizado a comerciar con las Filipinas. Por ese camino entraban al país productores como seda cruda, floja y torcida, tejidos de seda, telas finas de algodón, almizcle, ámbar, incienso para usos religiosos, perlas, muebles finos y especias, entre otros. Algunos de los productos que la Nueva España enviaba, eran objetos de metal y una gran variedad de telas.

Los caminos que se abrieron a lo ancho y largo del territorio nacional durante la Colonia, estaban auspiciados por el sistema de consulados, establecidos al concluir la conquista, los cuales tenían a su cargo la construcción y conservación de caminos, arbitrándose los fondos necesarios por medio de los derechos de avería que agravaban las mercancías de importación, así como con lo recabado por concepto del peaje que se exigía a los usuarios de los caminos desde 1574.

Por la red de caminos novohispana llegaban a México minerales, pieles, granos y productos agrícolas del Norte, cerdos de Apan, Calpulalpan, Toluca y de la región michoacana; trigo de Atlixco y Tehuacán; maíz de Toluca, Tepeaca, Ixtlahuaca y Metepec; azúcar de Cuernavaca y de Izúcar, e índigo de Michoacán. En el siglo XVII tres mil mulas entraban diariamente a la capital cargadas de mercancías.

Mineros

Según informes de oficiales reales, en 1532 se descubrieron las primeras minas. El primer gran distrito minero lo integraron: Taxco, Zacualpan, Sultepec, Zumpango del Río, Espíritu Santo y Tlalpujahua. A mediados del Siglo XVI, se encontraba ya en explotación del segundo gran distrito minero constituido por los reales del

Monte de Pachuca y Atotonilco. La explotación del tercer gran distrito minero se inició en Zacatecas en 1547 y en Guanajuato en 1554. En este territorio abundaban más las minas de plata.

Por el auge minero, se abrieron y colonizaron nuevas regiones y se tuvo que integrar una red vial con el propósito de extraer y transportar la producción de las minas. Como consecuencia colateral surgieron la agricultura, la ganadería y ciertas manufacturas y el comercio, necesarios para sostener a los centros mineros. Así, conforme se descubrían las vetas o se consolidaba el trabajo en las ya conocidas, se creaban centros de población y se abrían caminos y brechas.

Entre otras regiones geoeconómicas, sostén de la población de las Minas y sus ciudades, se contaban las de los Valles de México, Puebla, Toluca, Valladolid, el Bajío, centro de Oaxaca, Jalisco y otras. El flujo comercial alcanzaba algunas zonas tropicales no muy alejadas del centro, como las costas de Veracruz, Tabasco, Nayarit, Colima, partes de Guerrero y Chiapas.

La minería durante la época colonial tuvo gran influencia en la distribución de la población, en la agricultura y ganadería, el comercio y los transportes, al adoptar el uso de carretas de dos y cuatro ruedas para carga del metal y ayudó a incrementar el empleo de las diligencias utilizadas para el transporte de personas y mercancías.

Para el quinquenio 1785-1789, aparecen en un reporte documental como principales centros mineros, los siguientes: Guanajuato, Catorce, Charcas, San Luis Potosí, Zacatecas, Fresnillo, Sierra de Pinos, Taxco, Acualpan, Sultepec, Chihuahua, Parral, Guarisame, Cosihuirachic, Rosario, Cosalá, Cópala, Álamos, Ostotipaquillo, Asientos de Ibarra, Real del Monte, Morán, Bolaños, Sombrerete, Zimapán.

Los difíciles obstáculos orográficos del país no lo fueron para la explotación minera, cuyos caminos, se estipulaba, debían ser conservados para el tránsito de recuas y carretas por los propios explotadores de las minas.

Los caminos mineros constituyeron parte de la red de rutas coloniales por la que se comunicaban las diversas regiones mineras, agrícolas y comerciales, manteniendo un flujo del y hacia el exterior, aparte de estimular un intenso movimiento interno.

Misioneros

Tan grande y espectacular como la conquista guerrera en México, fue la religiosa, que llegó a ser calificada de **Cruzada**, aunque la iglesia en la Nueva España nació y estuvo subordinada a la autoridad de los monarcas españoles.

Los primeros en llegar fueron los franciscanos en 1523. Sucesivamente fueron arribando y estableciéndose los dominicos en 1528, los agustinos en 1533, los jesuitas en 1572, los carmelitas en 1585, los mercedarios en 1594, los hipólitos, janiinos y filipenses en 1657, los betlemitas en 1674 y los camilos en 1755.

Los franciscanos se asentaron en el centro de México, en algunas zonas de Michoacán y más tarde se extendieron rumbo a la Huasteca y el Pánuco. Los dominicos, segundos en orden, extendieron sus casas y conventos sobre la zona de Oaxaca: la mixteca, la región zapoteca y el reino de Tututepec. Los agustinos, en tercer lugar, al encontrar grandes porciones del territorio ya ocupadas por sus hermanos de orden, se establecieron de manera más dispersa; se situaron en el centro de México, en las zonas otomías y matlazincas, en la sierra de Puebla y en algunas regiones de Michoacán no ocupadas por los franciscanos.

En la obra civilizadora y educadora de los misioneros en este enorme e inhóspito territorio y entre un ejército de exploradores jesuitas, destacan los nombres de los Padres Ugarte, Kino y Salvatierra, que publicaron obras fundamentales para la historia del Noroeste. Los datos que recogió Kino fueron por mucho tiempo la principal fuente de información para los cartógrafos de su tiempo y ulteriores.

El territorio sobre el cual estaban esparcidos estos religiosos, era muy vasto y suponía grandes dificultades de comunicación y transporte, que tuvieron que vencer en un afán por materializar su misión evangelizadora.

NAVEGACION

LA RUTA DE LOS VIRREYES

Recién descubierta América, los viajes marítimos tuvieron como propósito principal el conocimiento geográfico de mares y tierras. Después de conocido el tornaviaje y regularizado el comercio con Europa a través de las Antillas, Veracruz era el puerto en la Nueva España, autorizado para comerciar con la metrópoli por el Atlántico.

En sus inicios, el tránsito entre España y América se realizaba por medio de expediciones aisladas que salían de Sevilla o de los puertos americanos habilitados para el comercio con la península. Más tarde, el peligro de ataques corsarios y piratas obligó al gobierno español a establecer el sistema de flotas, en las que se transportaba a América la cultura europea en todas sus manifestaciones. Por esta vía llegaron los virreyes, los artesanos, los militares, los científicos, los misioneros y los comerciantes. España no sólo prohibió el comercio entre sus colonias ultramarinas, sino que no les permitió producir artículos que pudiesen competir con los suyos.

En el Siglo XVIII piratas y corsarios constituyeron una amenaza constante al comercio entre España y América, ya que interrumpían con sus ataques el tráfico marítimo colonial.

Próxima a concluirse la época Colonial, se dictaron diversas medidas para habilitar algunos puertos novohispanos tanto para el comercio entre los americanos, como entre éstos y los de España. Se destinaron Veracruz y Campeche, para admitir buques procedentes de Cuba; el de Sisal en Yucatán como alterno al de Campeche; los de Tlacotalpan, Matagorda, Soto la Marina, Pueblo Viejo y

Matamoros en el Golfo y Acapulco, San Blas, Mazatlán y otros de California en el Pacífico, para el comercio exterior en general.

LA NAO DE LA CHINA

Después de la conquista de México, el Virrey de la Nueva España, don Luis de Velasco obtuvo en 1559 autorización de Felipe II para hacer en el Océano Pacífico – Mar del Sur -, nuevos descubrimientos en las islas del Poniente hacia las Molucas, a fin de traer alguna especiería y para que desde aquellas lejanas regiones se estableciera una vía marítima de regreso hacia la Nueva España.

Tres fueron las expediciones que se efectuaron por mar a las Islas de Poniente:

- La primera salió en octubre de 1527 desde Zihuatanejo, Guerrero, al mando de Álvaro de Saavedra Cerón, con tres embarcaciones construidas y equipadas en tierras mexicanas. Esta expedición logró arribar a las famosas Islas Ponientes, pero no le fue posible regresar.
- La segunda partió del puerto de Navidad, Jalisco, en noviembre de 1542, bajo el mando de Ruy López de Villalobos con 325 marinos y siete embarcaciones. Esta expedición alcanzó el temido archipiélago del poniente. El mismo Villalobos fue quien en 1543 bautizó a las Islas del Poniente con su actual nombre: Filipinas. Tras repetidos y fallidos intentos, esta expedición tampoco pudo regresar. La tercera zarpó de Acapulco, Guerrero, el 21 de noviembre de 1564, al mando de Miguel López de Legaspi y Andrés de Urdaneta, con tres barcos de vela y 380 hombres, la mayoría nacidos en México. Esta expedición logró someter a las Filipinas al dominio español y el 1º de junio de 1565, Andrés de Urdaneta partió de la Isla de Cebú, en las Filipinas, para buscar la ruta del tornaviaje a la Nueva España; cuatro meses y siete días después, llegaba a Acapulco. La ruta de regreso había sido establecida. La línea marítima comercial de Acapulco a Manila, operó por medio de dos galeones anuales conocidos como La Nao de la China; los ricos cargamentos que llegaban a Acapulco daban lugar a importantes y pintorescas ferias de fama mundial.

LEGADO DEL VIRREINATO

Cuando llegaron los españoles a México, el territorio era un imperio de caminantes que se comunicaban a través de miles de kilómetros de senderos, recios, angostos, empinados, largos, sin más señalización que la posibilidad de que un hombre pudiera transitar por ellos, buscando la distancia más corta.

Con los españoles llegaron los caballos, los palanquines y los carros tirados por mulas y corceles. Muchos de los senderos prehispánicos fueron utilizados para comunicar a la Nueva España modificando sus características físicas. Se alteraron las rutas: la pendiente se hizo más suave y la huella más amplia. De acuerdo con las necesidades económicas imperantes, se construyeron nuevos caminos, se abrieron las rutas a las minas y a la colonización de los desiertos del Norte.

EXTENSION TERRITORIAL

Pese a las hambrunas y epidemias –como la peste de 1726 a 1739-, el incremento demográfico fue permanente en todo el siglo. La población calculada para 1793 era de cuatro millones 800 mil habitantes; a finales del siglo aumentó un millón, pues en 1803 había cinco millones 120 mil.

El territorio que componía la Nueva España a finales del Siglo XVIII abarcaba gran parte del continente americano, aunque cabe decir que en su mayoría estaba despoblado. En la parte norte, las intendencias ocupaban los ahora estados de California, Nevada, Colorado, Utah, Nuevo México, Arizona y Texas, de la Unión Americana; en el centro, la actual República Mexicana, toda Centroamérica y por el Sur hasta Perú.

EVOLUCION DE CAMINOS Y PUERTOS

Al final del Virreinato había en la Nueva España caminos reales por los que se podía transitar en carretas.

En lo referente a puertos marítimos, al Tribunal del Consulado de la ciudad de México, le correspondía conocer avalúos de embarques y desembarques de mercancías, derechos, obras para mejorar los puertos y construcción de caminos, entre otras funciones.

Un servicio regular de cabotaje se llevó a cabo en 1580 en el balandro **San Francisco**, construido totalmente en Campeche, que realizó el viaje a Veracruz, llevando pasaje y carga.

Se habilitaron los puertos de Matamoros, Soto la Marina, Altamira, Veracruz, Tlacotalpan, Campeche, Sisal, Acapulco, San Blas, Mazatlán y La Paz.

Los caminos principales a fines del período colonial eran los siguientes:

- De México a Veracruz por Jalapa
- De México a Veracruz por Orizaba
- De México a Acapulco
- De México a Guatemala, por Chiapas
- De México a Santa Fe de Nuevo México
- 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
- De México a Querétaro y a San Luis Potosí

INSURGENCIA

El movimiento insurgente de México fue desde sus comienzos una gran guerra de clases de los trabajadores del campo y las minas, dirigida por clérigos rurales, la mayoría criollos.

En esta época de constante lucha, los caminos y transportes heredados de la Colonia sirvieron para que los ejércitos de ambos bandos transportaran víveres y

material de combate. Aquellas brechas fueron acondicionadas para que por ellas pudieran transitar las carretas y diligencias, tanto de servicio público como particular, además de las famosas recuas que tanto se utilizaron en al época anterior.

A consecuencia de la guerra, durante este período no fue posible ocuparse de atender tales vías de tránsito, cuya condición fue empeorando conforme pasaba el tiempo.

Hacia 1822, en la memoria de la Secretaría de Relaciones, que tenía a su cargo los caminos, se asentaba que: Tres, puede decirse, que son nuestras carreteras principales: la de Veracruz, Acapulco y Tierra Adentro... y agregaba...la guerra y el descuido habían inutilizado la de Veracruz, tanto la ruta por Puebla y Jalapa, como la de Orizaba, para el tránsito carretero; en la de Acapulco, no habiéndose hecho ninguna reparación desde el principio de la Guerra de Independencia, hay en ella parajes intransitables hasta para la arriería.. Del camino de Tierra Adentro, solamente se menciona el tramo hasta Querétaro.

La última fase de la campaña de Independencia termina con la entrada a la ciudad de México del Ejército Tigarante con Agustín de Iturbide al frente, el 27 de septiembre de 1821.

Iturbide tomó a su cargo la dirección de los asuntos públicos, nombrando una **Junta Gubernativa**, la cual lo designó como su presidente y posteriormente fue coronado Emperador en 1822. Abdicó en 1823, se ausentó del país y al retornar fue aprehendido y fusilado en 1824.

Con estos acontecimientos se cerraba la etapa Insurgente, tras 11 años de luchas que dejaron al país en un estado socioeconómico caso en ruinas, por los desajustes políticos, disminución demográfica y abandono de las tierras. El comercio quedó paralizado por la destrucción de los caminos, especialmente los que correspondían a la región central del territorio mexicano.

LA REPUBLICA

Consumada la Independencia y enriquecido el debate nacional a través de numerosos ensayos políticos, los diferentes partidos coincidían en que el sistema de República era el más idóneo para el gobierno del nuevo país, en la búsqueda de mejoramiento y progreso.

El 4 de octubre de 1824 se promulgó la **Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos**, y el día 19 del mismo mes, Guadalupe Victoria fue electo presidente de la nueva República. Durante su administración, se otorgó carácter jurídico al Distrito Federal como sede de los poderes nacionales; se logró el reconocimiento de la Independencia mexicana por Estados Unidos e Inglaterra, y se firmó un tratado con este último país, que estimuló las inversiones extranjeras. Entre otros sucesos, se aprobó recibir proposiciones para la apertura de un canal en el Istmo de Tehuantepec, se adquirieron barcos para estrechar el bloqueo de la fortaleza de Ulúa y se abrió al comercio de cabotaje y altura el puerto de Navidad, en Jalisco.

ANTECEDENTES DE LOS FERROCARRILES

A pesar de encontrarse el país en medio de un desastre político y por ende económico y social, es en estos tiempos difíciles cuando empieza a surgir la preocupación de mejorar las dañadas vías terrestres e inclusive, de proporcionar al país los caminos de fierro, cuyo uso empezaba a intensificarse en las naciones europeas y americanas que habían abierto sus puertas a la revolución industrial.

El primer antecedente relativo a la construcción de un ferrocarril mexicano tuvo lugar en 1837, fecha en que el gobierno del general Anastasio Bustamante, concede la autorización a don Francisco Arrillaga para construir un ferrocarril y enlazar a la ciudad de México con Veracruz, el puerto marítimo más importante del país. Los amplios y detallados estudios del proyecto Arrillaga, fueron los primeros

en exponer con gran visión los beneficios socioeconómicos del transporte ferroviario en su zona de influencia.

De este proyecto no se tendió ni un kilómetro de vía, pero quedó como constancia del primer intento para establecer una línea férrea en el país.

El interés por unir a México con Veracruz se mantuvo latente y en 1842, el presidente Antonio López de Santa Anna, impuso a los acreedores del viejo camino carretero de Perote a Veracruz, la obligación de construir un ferrocarril de dicho puerto al río de San Juan, Veracruz, a cambio de algunos privilegios para el transporte de carga y pasajeros. El 16 de septiembre de 1850. Es fecha histórica para los anales ferroviarios, pues se inauguró el primer tramo de la vía del primer ferrocarril en México, con una extensión de 13 kilómetros, entre Veracruz y el Molino.

Aunque el impacto económico no fue de ninguna manera trascendente, el pequeño tramo construido, fue importante por la experiencia adquirida por los trabajadores y técnicos.

Fueron varias las concesiones otorgadas por diferentes gobiernos para la construcción de esta vía. Por Decreto de octubre de 1853, se firmó contrato con don Juan Laurie Rickards, para la construcción de la ruta México a Veracruz con ramal a Puebla, el cual caducó casi tres años después. El 31 de agosto de 1856, se decretó la creación de un fondo para impulso de la obra. Once días antes, casi en los momentos en que la triunfante Revolución de Ayutla lo obligaba a tomar camino del destierro, Santa Anna había otorgado concesión a los hermanos Mosso para construir un ferrocarril de San Juan, Veracruz, a Acapulco, pasando por México.

El presidente Comonfort, inauguró el 4 de julio de 1857, el primer tramo de esta ruta entre México y la Villa de Guadalupe, con longitud de cinco kilómetros, habiendo servido este tramo, posteriormente, para completar la ruta del Ferrocarril

Mexicano. Se puede considerar a éste, como el primer recorrido de un tren sobre rieles en la ciudad de México.

LOS CAMINOS EN ESA EPOCA

En 1824 fue suprimido el derecho de avería que, junto con los peajes, financiaba la reparación de los caminos; hacia la misma época, el encargo que desempañaban las organizaciones de comerciantes: construir y conservar las vías carreteras, fue perdiendo importancia hasta desaparecer definitivamente hacia la década de 1850. Las condiciones de los caminos de México fueron descritas en numerosas obras desde literarias hasta políticas, por personas cuyo quehacer les obligaba a viajar por diferentes zonas del país, reflejando la opinión generalizada de que viajar por el territorio nacional representaba una aventura, en muchos casos peligrosa. A las incomodidades se sumaban el mal transporte, pésimos caminos y malas posadas.

No obstante, dentro de tantas condiciones adversas, los gobiernos continuaban haciendo esfuerzos por rehabilitar la red de caminos; pero los breves lapsos de paz no eran suficientes para que los organismos encargados entraran en funciones, mucho menos en acción.

El triunfo de la Revolución de Ayutla cambió el futuro de la República y también la realización de las obras de infraestructura terrestre que quedaban sometidas a la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

De alto valor histórico y político es el Manifiesto del Gobierno de don Ignacio Comonfort, que se leyó a la nación el 16 de junio de 1856; un documento de importancia capital para las comunicaciones nacionales.

La época que venimos atravesando de agitación y de disturbios, ha sido sin duda la menos a propósito para el desarrollo que sólo puede florecer a la sombra de la paz. Para que la inmigración extranjera realice los grandes proyectos pendientes sobre la colonización; para que la industria nacional crezca y se ponga en estado

de rivalizar con la de otros pueblos; para que el comercio, tanto interior como exterior, llene de vida y animación nuestras ciudades; para que se compongan los caminos, se levanten puertos, se establezcan ferrocarriles, se multipliquen las líneas telegráficas y se hagan todas partes expeditas y baratas las vías de comunicación; en suma para la existencia de cuanto se comprende en el nombre genérico de mejorar materiales, el requisito más indispensable, la condición **sine qua non**, es el restablecimiento y la consolidación de la tranquilidad pública, Faltando este punto de partida, como ha faltado de hecho hasta aquí, puede el gobierno vanagloriarse de haber avanzado en línea tan importante, más de lo que era de esperarse por lo aciago de las circunstancias

PRINCIPALES PUERTOS Y RUTAS MARITIMAS

La marina mercante mexicana estaba constituida en el período por embarcaciones de vela de pequeño porte, que realizaban tráfico de cabotaje y esporádicamente de altura a Estado Unidos.

Se suscribieron diversos contratos de navegación para dar servicio de carga y pasajeros a Estados Unidos y de cabotaje en ambos litorales.

En un Informe de fecha 3 de diciembre de 1821 rendido a la Regencia en relación a los puertos de Campeche, Veracruz y San Blas se lee: ... *creo que el presente tiene el Imperio hasta de sobra en los puertos indicados, pues no hay marina mercantil*. En 1823, el secretario de Guerra y Marina, José Joaquín Herrera, ya se preocupaba por el problema de la marina mercante tomando de ésta el equipo necesario para la de guerra, mismo que fue utilizado para el transporte de mercancías, pasajeros y valores; aún cuando eran pocos barcos, en 1826 servían para sostener comunicación suficiente con los principales puertos del país.

Para esa época, primero la Guerra de Texas -1836- y después de la de los Pasteles con Francia -1836-1839-, habían acabado con la escasa marina bélica y con los puertos del Golfo de México. Veracruz fue bombardeado y ocupado por los

franceses. Las luchas internas y la Guerra en 1847 con Estados Unidos terminaron con las pocas unidades que restaban.

Fue Antonio López de Santa Anna el primero que procuró resolver el problema de la marina poniendo en vigo el Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana, el 30 de enero de 1854, cuyo fin principal era la protección y desarrollo de la marina mercante.

Igualmente, por Decreto del mismo Santa Anna, se dispuso establecer una escuela náutica en Isla del Carmen, Campeche. Toda esta labor se vino abajo con el triunfo de la Revolución de Ayutla, el 9 de agosto de 1855. Según datos estadísticos, de 1837 a 1854 llegaron a Veracruz tres mil 85 barcos y salieron dos mil 984; Tampico recibió dos mil 653 y dio salida a dos mil 593.

Durante los tormentosos tiempos de la República, Veracruz siguió siendo el puerto principal del país, además de Tampico y Campeche. En virtud de la destrucción que sufrió por mucho tiempo el camino a Acapulco, el comercio hacia y del Océano Pacífico, se efectuaba por los de Vallarta y Mazatlán.

TERRITORIOS INCOMUNICADOS

Al consumar su Independencia, México era el más extenso de los países hispanoamericanos y en 1822 se amplió aún más al incorporársele las provincias centroamericanas que medían casi medio millón de kilómetros cuadrados. Con todo, de igual magnitud eran los problemas en las fronteras: separatismo de regiones y desastre en los caminos. Desde el movimiento independentista se paralizó el tráfico naviero con el Lejano Oriente, América del Sur y Europa.

En 1821 se facultó a Moisés Austin para colonizar Texas, quien años después, de 1836 a 1845, promovió una lucha separatista, la cual fructificó en la Independencia de este territorio, en que se integró a Estados Unidos de Norteamérica. Con esto

México se encontró en estado de guerra con ese país; habiendo sido derrotado por el gobierno separatista, fue precisado a firmar el Tratado de Guadalupe el 2 de febrero de 1848, en virtud del cual tuvo que ceder al vencedor los territorios de Texas, Nuevo México y Nueva California, o sea dos millones 400 mil kilómetros cuadrados.

Lo anterior significó más de la mitad del suelo mexicano perdido, entre otras razones por falta de caminos que impidieron a los pobladores integrarse a la cultura e idiosincrasia de la nación mexicana.

La Reforma

El 11 de enero de 1861, el presidente Benito Juárez entró a la ciudad de México después de una ausencia que duró todo el período de la **Guerra de Tres Años**; aunque su gobierno había derrotado a los conservadores no los había expulsado totalmente del poder, quedando por ello posibilidades de una nueva guerra. En virtud de esta situación, se decretó la suspensión de pagos de la deuda con España, Inglaterra y Francia. Esta última nación decidió intervenir militarmente; las tropas francesas desembarcaron en Veracruz a fines de 1861 y principios de 1862, con la decisión de imponer una monarquía en México.

Después del avance de los invasores hacia la capital y la rendición de ésta. Juárez se vio obligado a salir rumbo al Paso del Norte. El imperio tuvo muy corta vida ya que Maximiliano sufrió la última derrota en Querétaro, donde fue fusilado el 19 de junio del año 1867.

A pesar de la movilidad impuesta por las circunstancias, el gobierno del presidente Juárez, mantuvo la representación suprema de los intereses de la nación gobernando bajo el régimen de derecho. Las disposiciones legales expedidas durante su peregrinar, reflejan una gran preocupación por la situación económica y militar, así como su interés por resolver en lo posible los problemas de obras públicas de la nación.

Juárez retornó a la capital el 15 de julio de 1867 y procedió a la reorganización del país, convocando a elecciones, y fue reelegido presidente tomando posesión el 25 de julio del mismo año.

LA RUTA DEL PRESIDENTE

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

A manera de reconocimiento por el visionario apoyo que prestó a los caminos, se describe la ruta que siguió en su peregrinar por el territorio nacional durante la invasión de los galos.

Desde Veracruz llegaron las tropas francesas a la capital del país. El viejo camino real que ligaba a la Costa del Golfo con el altiplano, sirvió por desgracia para el rápido avance de invasor.

Juárez decidió abandonar la capital el 31 de mayo de 1863 y a bordo de un modesto carruaje tomó la ruta hacia San Luis Potosí, donde estableció la sede de su gobierno; no pudo sostenerse en este lugar y salió para Saltillo donde permaneció un mes y se dirigió a Monterrey; más tarde regresó a Saltillo. De aquí tomó la ruta a la ciudad de Chihuahua a donde llegó el 12 de octubre de 1864, y en la que permaneció varios meses, hasta que emprendió el viaje hacia Paso del Norte - hoy Ciudad Juárez -, de donde retornó a Chihuahua y de ésta regresó a Paso del Norte. Desde allí viajó por Durango, Zacatecas, Fresnillo, Aguascalientes y otra vez a San Luis Potosí, donde recibió la noticia de la victoria nacional, la toma de Querétaro y rendición de Maximiliano.

Triunfante regresó a la capital en la que entró el 15 de julio de 1867, después de un período de angustias y sobresaltos.

Este recorrer por esos caminos trazados originalmente para el paso de arrieros, que el Virreinato acondicionó para el tránsito de las diligencias, los fue conociendo Juárez palmo a palmo y lleno de incomodidades. De ahí surgió el deseo de que el país contara con mejores caminos.

EL PRIMER GOBIERNO CAMINERO

El gobierno del presidente Juárez se empeñó en remediar el enorme problema que representaba la comunicación terrestre. Así el 19 de diciembre de 1867 destinó una partida de un millón 200 mil pesos al presupuesto nacional de egresos para la construcción y conservación de los caminos del país a cargo de la Secretaría de Fomento, medida que constituyó la primera en su género tomada por un Mandatario. A ésta siguieron otras decisiones, las cuales se acompañaron de leyes regulatorias que se referían al uso del suelo, creación de dependencias encargadas de vigilancia y conservación de los caminos, reglamentos de concesiones para la construcción de nuevas vías de comunicación, elaboración de cartas de la República Mexicana y creación de institutos de capacitación en este ramo.

Después del fallecimiento del presidente Benito Juárez, en la red carretera destacaban los siguientes caminos:

- De México a Puebla, Jalapa y Veracruz
- De Orizaba a Córdoba
- De México a Pachuca, Tulancingo y Tuxpan
- De Huejutla a Tampico
- De México a Querétaro y San Luis Potosí
- De Victoria a Matamoros
- De Monterrey a Piedras Negras
- De Aguascalientes a Zacatecas, Durango y Mazatlán
- De Ciudad del Maíz a Tampico
- De Guanajuato a Lagos y Aguascalientes
- De México a Cuernavaca, Chilpancingo y Acapulco.
- De México a Toluca, Morelia y Guadalajara

- De Zapotlán a Colima y Manzanillo
- De Guadalajara a San Blas
- De Tonalá a San Cristóbal y Frontera
- De Campeche a Calkiní, Mérida y Progreso.

LOS CAMINOS DE FIERRO

Las inquietudes para establecer los ferrocarriles en el país empiezan en 1837; de esta fecha hasta 1870 se habían otorgado 41 concesiones para líneas de ferrocarril, de las cuales el 80 por ciento quedaron sin efecto.

El primer y único proyecto que logró terminarse en este tiempo fue el Ferrocarril Mexicano que unía a la ciudad de México con el Puerto de Veracruz. La historia del primer ferrocarril está legada a la historia del país; para ver terminada su construcción hubieron que transcurrir varias décadas en las que se registraron guerras civiles, intervenciones extranjeras y un Imperio.

El nacimiento del Ferrocarril Mexicano, se dio con la concesión del presidente Antonio López de Santa Anna en 1842. El 20 de agosto de 1862, durante la etapa monárquica se creó la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, empresa organizada en la ciudad de Londres, Inglaterra. Dos años después, el concesionario de la construcción del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, don Antonio Escandón, transfirió su concesión a la empresa llamada Compañía Imperial Mexicana, con la aprobación del archiduque Maximiliano del 19 de agosto de 1864.

Para estas fechas se encontraban contruidos el tramo de México a Guadalupe Hidalgo y el de Veracruz a Tejería; los trabajos para vencer las cumbres de Maltrata se iniciaron el 13 de febrero de 1865. El 16 de septiembre de ese año el presidente Juárez inauguró el tramo de México a Apizaco, de 139 kilómetros y el ramal a Puebla, de 17 kilómetros.

El tramo de Veracruz a Paso del Macho se concluyó en 1865 y para 1867, el de México a Apizaco. Restablecido el gobierno de la República fue derogada la

transferencia de la concesión, y la exclusiva de su construcción fue devuelta a la compañía del señor Escandón.

El día 10 de noviembre de 1868, los trabajos que habían sido suspendidos por la guerra contra el Imperio, se reiniciaban. Don Benito Juárez ya no alcanzó a ver la terminación de las obras. El 1° de enero de 1873 don Sebastián Lerdo de Tejada, quien se había encargado de la presidencia a la muerte de Juárez, inauguró la ruta completa entre México y Veracruz, con longitud de 470 kilómetros.

Con el camino de fierro de México a Veracruz se cumplía uno de los más profundos anhelos de Juárez, manifestados a la nación en 1859:

Respecto de ferrocarriles, debe procurarse a toda costa con cuanta brevedad sea posible, se construya el que está ya proyectado desde Veracruz a uno de los puertos del mar Pacífico, pasando por México, y como ésta es una obra de incalculable importancia para el porvenir de la República, no hay esfuerzo que el gobierno no está dispuesto a hacer para acelerar su ejecución y allanar las dificultades que a ella se oponen. Además, para promover eficazmente que se hagan otros caminos de fierro en diversos puntos y sacar estas empresas de las manos de los arbitristas que han estado especulando con los títulos o concesiones parciales hechas por el gobierno para determinadas líneas, se abandonará ese sistema de decretos especiales sobre esta materia, y se expedirá una ley que sirva de regla para todas las vías de esta clase que puedan construirse en el país, haciéndose en ellas, concesiones más amplias y generosas a fin de estimular así a los capitalistas nacionales y extranjeros a entrar en esas útiles especulaciones.

PUERTOS Y RUTAS MARITIMAS

Benito Juárez se percató de que la marina era vital para la integración nacional del territorio.

En esa época el tráfico marítimo se efectuaba por medio de buques ingleses y americanos. En 1861 un vapor británico conducía pasaje, correspondencia y

mercancías de Veracruz a Londres, vía Cuba; de Veracruz a Nueva Orleans, buques estadounidenses hacían el viaje dos veces al mes; en el Pacífico una línea americana cubría la ruta de San Francisco a Panamá, tocaba Acapulco y Manzanillo, los ingleses llegaban a San Blas y Mazatlán.

Los puertos y la transportación marítima fueron objeto de la atención del gobierno del Presidente Juárez. Durante el período comprendido entre principios de 1856 y 1861, se habilitaron para comercio de cabotaje y de altura los puertos de Coatzacoalcos y La Ventosa, ambos en la región del Istmo de Tehuantepec; el de Rincón de la Escondida, en la costa de Acapulco; el de Mulegé y el de La Paz, en el territorio de Baja California para uso exclusivo de éste; el de San Ángel, situado en el Mar del Sur, costa del estado de Oaxaca, y el de Navidad en la de Jalisco.

En las postrimerías del gobierno del presidente Juárez, el desarrollo marítimo era patente: se reparaba el muelle del puerto de Veracruz, se abría el puerto de La Libertad en el estado de Sonora, y se elaboraban los proyectos para construir otro en La Laguna y Barra de Jesús María, en el litoral del Estado de Tamaulipas; se iniciaba la construcción del muelle de Mazatlán, y estaban próximas a concluirse las obras en los puertos de Frontera y Tampico. En las barras de Tuxpan y Alvarado se edificaban sendos faros.

LA REVOLUCIÓN

TRANSPORTE EN LA ETAPA ARMADA

En 1910 se inició la Revolución Mexicana. Las batallas se libraban principalmente en torno a los centros ferroviarios de mayor importancia, ya que el dominio del único sistema de comunicación decidía la suerte de las contiendas, provocando una gran tensión en el sistema ferroviario nacional.

El saldo de la lucha armada fue desastroso para los ferrocarriles, ya que todo el sistema sufrió las consecuencias de los combates y fue intensamente usado por los bandos contendientes, dado que facilitaba el desplazamiento masivo de tropas de un lugar a otro y a largas distancias.

Al principio, los jefes y oficiales gobiernistas incautaban trenes y los usaban como cuarteles generales móviles. Esta experiencia ocurrió durante el movimiento de Francisco I. Madero contra la dictadura porfiriana, y después en la rebelión de Venustiano Carranza contra Victoriano Huerta, con graves trastornos para los ferrocarriles. Carranza prohibió a sus militares esas incautaciones y el uso de sus trenes a su arbitrio; al tomar el poder en la ciudad de México, en agosto de 1914, decretó la intervención del gobierno en los Ferrocarriles de México. Más tarde, en diciembre del mismo año, en Veracruz, ordenó que los ferrocarriles fuesen manejados por un organismo adecuado que fue la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas.

Sin embargo, la fuerza militar continuó causando estragos. Hasta fines de 1917 una gran cantidad de carros de carga, vagones para pasajeros y locomotoras quedaban inservibles; las vías en largos tramos se hallaban muy deterioradas y resultaba riesgoso el tránsito de los convoyes.

Se concertaron diversos contratos para la construcción de algunas líneas importantes y ramales necesarios para la integración de la red; se continuó la construcción de la vía férrea de Puerto Morelos a Tizimín, con lo que se unió el Puerto de Progreso con el Mar Caribe. En 1920 se completó la línea de Guadalajara en Chápala; se establecieron trenes directos entre Nogales y Culiacán, sobre la línea del Sudpacífico, así como de la ciudad de México a Guadalajara, por la vía Central y a Morelia, entre otras.

ALBORES DE LA AVIACION

El 8 de enero de 1910 Alberto Braniff acondicionó los llanos de Balbuena y con un biplano marca Voisin pudo volar 500 metros a una altura de 25, constituyéndose en el primer mexicano que volaba en un aparato más pesado que el aire.

Posteriormente el presidente Francisco I. Madero voló con el capitán Dyot, quien vino a México con una escuadrilla acrobática, siendo la primera vez en el mundo que un Primer Mandatario de una nación lo realizaba.

Dicho vuelo tuvo repercusiones positivas, pues Madero se percató de las posibilidades que para México significaba la aviación y brindó todo su apoyo para su desarrollo. El presidente Carranza también apoyó a la aviación en gran escala y creó la Fuerza Aérea Mexicana.

La Revolución frenó este desarrollo, no obstante que en el campo de batalla se usó por primera vez en el mundo, el avión como arma de guerra.

En 1915, después de la muerte de Madero, se procedió a acondicionar los llanos en que se realizaban las prácticas en México, hasta transformarlos en lo que se llamó Aeródromo Nacional de Balbuena; las pistas fueron construidas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como el primer hangar. México contaba ya con un primer aeropuerto, y aunque muy convencional, era apropiado para la época.

Como referencia histórica, cabe mencionar que el 6 de julio de 1917, por primera vez, se utilizó el avión para transportar correspondencia entre la ciudad de México y Pachuca, aunque el aparato era de matrícula militar.

Del informe del presidente Carranza del 15 de abril de 1917 sabemos que: En los talleres de construcción aeronáutica, ubicados al oriente de la ciudad, se han hecho dos grandes salones para la construcción de aeroplanos. En el campo de aviación se están construyendo dos grupos de tres hangares cada uno.

El ingeniero Juan Guillermo Villasana aportó la idea de crear un Departamento de Aviación Civil y el presidente Obregón ordenó a la Secretaría de Comunicaciones y

Obras Públicas, estudiar esta proposición. Fue así como el 11 de octubre de 1920 nació lo que se llamó Mesa de Navegación Aérea.

A principios de 1921 fue fundada la Compañía Mexicana de Transportación Aérea - CMTA-, obteniendo la concesión N°. 1. La principal demanda para el servicio provenía de la región costera del Golfo, cercana a Tampico, donde se empezaban a descubrir los primeros pozos petroleros. A finales de 1921, la CMTA inició el Servicio Postal así como el transporte a base de taxis aéreos, principalmente en la región petrolera.

EL PROCESO CONTITUCIONAL

Se inició prácticamente en 1836 cuando entraron en vigor las **Siete Leyes Constitucionales**, que disponían la formación de un Gobierno Integrado por cuatro ministros, uno de los cuales era el **de lo Interior** y le correspondía despachar los asuntos relacionados con las obras públicas.

En 1843 López de Santa Anna promulgó las **Bases de Organización Política**. Los asuntos del Estado quedaron a cargo de cuatro ministros; al de Justicia y Negocios Eclesiásticos, correspondió atender lo referente a caminos, entre otros.

Posteriormente, en 1853, el mismo Santa Anna dictó las **Bases para la Administración de la República** y creó cinco Secretarías de Estado, quedando a cargo de la de Fomento lo relativo a caminos y vías de comunicación.

Durante el gobierno del presidente Comonfort en 1857, se ratificó que la Secretaría de Fomento tuviera a su cargo los caminos de tierra y de fierro. En 1861, en el interinato de Benito Juárez se dictó un Decreto que creó seis Secretarías, quedando a cargo de la de Fomento las carreteras, ferrocarriles, puentes y canales, telégrafos, faros y colonización, entre otros.

El presidente Porfirio Díaz expidió en 1891 un Decreto en virtud del cual se creaban siete Secretarías de Estado, entre las cuales aparecía por primera vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiéndole los asuntos relativos a correos, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, ferrocarriles, obras en puertos, carreteras, calzadas, puentes, lagos y canales.

El artículo 90 de la **Constitución** de 1917 dice textualmente: *Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo habrá las siguientes Secretarías de Estado, de Hacienda y Crédito Público, de Tierras y Aguas, Colonización e Inmigración, Trabajo, Industria y Comercio, de Guerra, de Marina y de Comunicaciones y Obras Públicas.*

De acuerdo con este ordenamiento, corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las costas, puertos, faros, marina mercante, vías navegables, obras en terrenos federales, ferrocarriles y caminos carreteros nacionales e inspección de privados, construcción y reconstrucción de edificios públicos, telégrafos, correos y teléfonos.

En la **Ley de Secretarías de Estado**, que se promulgó el 31 de diciembre de ese año, se asignaba al Departamento de Aprovisionamientos, la compra o fabricación de todos los elementos necesarios para el funcionamiento del Gobierno Federal, haciendo una excepción a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, autorizando a ésta para adquirir los materiales, herramientas y equipo necesarios para la construcción de las obras nacionales.

La Revolución Mexicana iniciada en 1910, conmovió todo el sistema social, político, económico y cultural del país, originando una época de crisis que impidió a los gobiernos realizaciones importantes de carácter constructivo. Durante los primeros años posteriores al movimiento armado, no pudieron planearse obras por la inestabilidad de los gobiernos y las constantes crisis políticas en que se vieron envueltos.

El automóvil había hecho su aparición en México en 1906, trayendo consigo la revolución de los viejos conceptos del transporte; sin embargo, en nuestro país no significó ninguna mejora para los caminos existentes; como estaban continuaron prestando servicio a los vehículos de motor y a los de tracción animal.

En el México de 1925, los automovilistas se limitaban a transitar por las calles y calzadas urbanas. El transporte de personas y mercancías de una ciudad a otra, tenía que hacerse utilizando el ferrocarril, muy deteriorado en aquellos días.

Mientras en nuestro país se desarrollaba la lucha revolucionaria, en Norteamérica y Europa la industria automotriz y las redes camineras crecían con rapidez.

En otros países los caminos se fueron modificando de manera gradual y las normatividades para la circulación de carruajes, se transformaron en reglamentaciones para el tránsito de automóviles.

Al paso de unos cuantos años el automóvil empezó a evolucionar sobre todo en cuanto a velocidad; a partir de entonces, los caminos de México empezaron a volverse obsoletos.

LA RECONSTRUCCION DEL PAIS

Consolidada la Revolución a partir del primer gobierno preconstitucional de don Venustiano Carranza, en 1914, la conciencia caminera se hizo presente, pero las difíciles condiciones por las que atravesaba el país no permitían la puesta en marcha de una política encauzada a mejorar y extender los caminos.

No obstante, a Carranza se debe la creación el 11 de enero de 1917, de la Dirección de Caminos y Puentes, como organismo especializado dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Esta dependencia planeó los caminos a las capitales de los estados de Hidalgo, Puebla, México y Morelos.

Durante los siguientes gobiernos revolucionarios, hasta el de Alvaro Obregón, se palpa un impulso real a la labor caminera, ya que el gobierno adquirió maquinaria especial para la construcción de carreteras. Se celebró en la ciudad de México el Primer Congreso de Caminos, y surgió el proyecto de legislación para promover la construcción y conservación de los caminos de México.

LA COMISION NACIONAL DE CAMINOS

El momento en que el gobierno del general Plutarco Elías Calles creó la Comisión Nacional de Caminos, en 1925, significó el punto de partida de la gran obra caminera con que contamos hoy día. Pocos meses después de iniciar su gestión, el Presidente obtuvo recursos para comenzar la tarea, implantando un impuesto sobre la venta de la gasolina y encargó a la nueva institución, la administración y aplicación de estos fondos.

Los técnicos de la Comisión empezaron a efectuar las tareas encomendadas por el presidente Calles. Desconocían los problemas a que se enfrentarían, en virtud de que no contaban con la experiencia necesaria para la construcción de carreteras.

De esta manera, se obligaban a resolverlos sobre la marcha, con el agravante de que los recursos con que contaban eran insuficientes.

Esto motivó que la Comisión contratara a una empresa extranjera que construir los primeros caminos de México a Pachuca y de México a Puebla, convenios que fueron rescindidos en 1926. A partir de esta fecha, la responsabilidad de la construcción ha sido íntegramente encomendada a técnicos mexicanos.

Primero se pugnó por comunicar a la capital mexicana con las ciudades, puertos y aduanas más importantes del país. La Comisión, organismo originalmente autónomo, pasó a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, como Dirección Nacional de Caminos en 1931.

Tocó al gobierno del general Lázaro Cárdenas, la terminación en 1935 de la carretera de México a Nuevo Laredo, reto para la capacidad creadora del mexicano, ya que, dada su longitud, destacó como una de las grandes obras de ingeniería mexicana.

Los caminos y la agricultura. Se había iniciado en 1925 el proceso de redistribución de la tierra. La agricultura del país observaba un atraso general, casi sin generar productos para la exportación, carente de sistemas de riego y destinada principalmente a consumos regionales y locales.

El crecimiento de la red de caminos ejerció un efecto directo y determinante en el desarrollo de la agricultura e hizo posible el traslado de productos, activó recursos potenciales y nuevas tierras se abrieron al cultivo al ampliarse áreas de mercado; fue posible utilizar mejores y más funcionales transportes; se abatieron costos y se provocó la especialización regional. Se sustituyeron cultivos por otros de mayor rendimiento, al disponerse de mercados más amplios y lejanos, conforme la red de caminos se iba desarrollando.

La recuperación económica de la agricultura se inició entre 1930 y 1940 y se indujo el cambio en las instituciones rurales como resultado de la Reforma Agraria. Asimismo se emprendieron cultivos de tipo intensivo, gracias al surgimiento y expansión de obras de riego.

Los caminos y el desarrollo urbano. Para 1930 el país contaba con solo una ciudad de un millón de habitantes y otra más de 50 mil. En ellas vivía el 16 por ciento de la población, en tanto que en las localidades pequeñas residía el 84 por ciento de los ciudadanos del país. Para esas fechas únicamente unas cuantas localidades tenían comunicación por carretera, tal era el caso de la ciudad de México y 11 ciudades medias.

En 1940 el territorio nacional era en lo fundamental de tipo rural y muy pocas regiones del país presentaban una fisonomía medianamente urbana: la capital y 13 poblaciones con más de 50 mil habitantes; en las pequeñas localidades se ubicaba el 72 por ciento del total de los pobladores del país.

Pocos poblados se encontraban sobre el nivel medio de crecimiento poblacional del país, ya que sólo ocho tuvieron incrementos superiores a la tasa nacional.

EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES

Cuando se iniciaba la rehabilitación de los primeros caminos para automóvil, el país tenía 15 millones de habitantes. La producción era incipiente en general y los transportes se fueron desarrollando paralelamente a las vías de comunicación.

Por lo que respecta a la evolución de los transportes carreteros, gracias a la construcción de los caminos que se consideraron en esa época como los más importantes, se comunicaron tres áreas: La ciudad de México con las de Pachuca, Puebla, Toluca y Acapulco; la de Mérida con el Puerto de Progreso y Valladolid, y la de Monterrey con Nuevo Laredo.

Los primeros vehículos que circularon por nuestro territorio tenían poca potencia y capacidad para la carga y pasajeros pues la velocidad que desarrollaban no excedía los 40 kilómetros por hora; conforme evolucionaban o se creaban nuevos centros de población, producción o consumo, los transportes evolucionaban de acuerdo con las necesidades requeridas.

Es entre 1925 y 1930, cuando se realizaron los primeros mil 420 kilómetros de carretera que unían a los puntos arriba mencionados; en este último año se había integrado al tráfico automovilístico el uno por ciento del territorio nacional. En la siguiente década se agregaron a la red ocho mil 500 kilómetros, con lo cual quedaba comunicado el nueve por ciento 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 regulares de México a Pachuca, de México a Texcoco y de México a Toluca.

La línea Estrella Roja se fundó en 1925 para proporcionar servicio de México a Cuernavaca con 10 unidades. En 1929 la Alianza Camionera Veracruzana Flecha de Oro, estableció la ruta de Perote a Veracruz, la cual posteriormente enlazó sus servicios con las líneas de Puebla a Perote y la Flecha Roja de México a Puebla.

En 1934 la línea Estrella de Oro inició sus servicios de México a Acapulco con 11 autobuses para pasajeros. Para 1937 se abrió la ruta de carga de México a Laredo, y para 1939 la SCOP reportaba cuatro mil 328 unidades autorizadas para el servicio público.

Posteriormente se realizaron varias fusiones de compañías pequeñas de carga y pasajeros, lo que propició la modernización de las unidades vehiculares, ahora con mayor capacidad y seguridad.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940; en ella se estipulan cuales son estas vías generales de comunicación, caminos, ferrocarriles, puentes, las corrientes fluviales navegables, mares territoriales, lagunas, lagos, las rutas del servicio postal, así como el espacio aéreo en el que transitan las aeronaves.

Dicha Ley vino a cubrir una necesidad imprescindible en el ámbito de las comunicaciones, especialmente en los aspectos de planeación, construcción, establecimiento y explotación, dando preferencia a las zonas de mayor potencialidad económica, así como a las vías de enlace o alimentadoras de troncales.

En materia de transportes expone los lineamientos a que deben sujetarse los concesionarios ya establecidos y los que se establezcan en su calidad de ofertantes de servicios públicos, teniendo la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones en las de otras empresas y con las del gobierno, así como combinar sus servicios entre sí, cuando el interés público así lo exija.

MODERNIZACION DEL PAIS

La humanidad posee por naturaleza una extraordinaria capacidad de evolucionar. El hombre en su eterna curiosidad y búsqueda de mejores condiciones de vida, ha heredado obras para el disfrute de la comunidad.

La cantidad y calidad de estas obras determina la acción requerida, de tal manera que cuando la envergadura de las mismas rebasa la posibilidad de individuo, es necesaria la acción colectiva.

Siendo el Estado una entidad orientada a emprender obras de interés general, especialmente aquellas que por su consideración de rentabilidad y recuperación de

las inversiones, ningún particular o grupo de ellos, está en condiciones de efectuarles en virtud del monto de los recursos. Estas realizaciones de beneficio público abarcan la mayor parte de las que integran la infraestructura económica y se encuentran diseminadas en todo el territorio nacional.

En general, son realizaciones no sólo de influencia inmediata, sino obras que darán servicio en el mediano y aún a largo plazo. Por su magnitud, muchas de estas obras públicas demandan esfuerzos extraordinarios, tanto de la inversión original, como las requeridas para la conservación y ampliación de las mismas, en su caso.

En México, la entonces Secretaría de Fomento obró como gestadora de algunas dependencias específicas de nuestros días. Como ejemplo se tiene la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas -SCOP-, que posteriormente se convertiría en la actual Secretaría de Comunicaciones y Transportes -SCT-.

EXPANSION DE LA RED CAMINERA

Caminos en cooperación. Por acuerdo presidencial, el 22 de diciembre de 1932 se originó la fórmula bipartita para la construcción de caminos y tomó cuerpo legal la creación de juntas locales, empresas de autotransportes y de las Cámaras de Comercio, en las entidades federativas.

Construir caminos con la doble misión de propiciar la expansión socioeconómica como Imperativo inmediato y general de la nación, y de otros que actúen como generadores de nuevas economías en regiones aisladas o mal comunicadas, representa uno de los problemas más complejos de la planeación.

Esto significa concentrar al máximo la atención en la programación vial, con el fin de coordinar la aplicación más eficiente de la inversión, dadas las limitaciones que imponen los escasos recursos disponibles en un país en desarrollo, como es México; el problema consiste en que el Estado no resuelva por sí solo las múltiples necesidades, tanto nacionales como regionales, que constantemente surgen de las demandas de construcción de caminos.

En virtud de lo anterior, resultó muy afortunado que el Gobierno Federal se percatara de la necesidad de combinar esfuerzos con los gobiernos de los estados

y con la iniciativa privada para resolver las demandas, en razón de que la multiplicación de las necesidades, no es sino consecuencia del desarrollo general del país.

Así, la cooperación bipartita para la construcción de caminos dio como resultado que el esfuerzo común se manifiesta en una mayor y mejor expansión de la red, lo cual no se hubiera logrado si toda la responsabilidad hubiera recaído sobre el Gobierno Federal.

Todo esto ha conducido a complementar la red básica de carreteras federales, mediante la construcción de este tipo de caminos; nadie mejor que las entidades federativas para saber cuáles son los necesarios para el adecuado desarrollo regional.

Del mismo modo, nadie mejor que la propia ciudadanía para pedirle a los gobiernos la construcción de caminos necesarios a la comunidad. Procede, sin embargo, señalar que las labores técnicas para la integración de esfuerzos, desde el proyecto hasta la realización física de las obras, han estado siempre a cargo de la SCT; lo relevante de esta fórmula es que se ha contribuido a que los caminos sean considerados como lo que son, es decir propiedad de la sociedad.

Caminos vecinales. El 12 de octubre de 1949 se decretó la creación del Comité Nacional de Caminos Vecinales, entidad con autonomía para adquirir legalmente bienes, administrarlos con personalidad jurídica propia, además de que podía invertir su patrimonio y realizar actos y contratos consiguientes. Su patrimonio lo formaban el 20 por ciento 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.

Se reestructuró el 4 de abril de 1956 el Comité, ampliando sus funciones a reconstrucción y mejoramiento de aeropuertos y telecomunicaciones, en medianas y pequeñas poblaciones, de acuerdo con la planificación de la SCOP. Este nuevo organismo se denominó Comité Nacional de Comunicaciones Vecinales.

A partir del 1º de julio de 1960 se modificó nuevamente la estructura del comité y se creó la Comisión Nacional de Caminos Vecinales, encomendada a la Secretaría de Obras Públicas -SOP- y se le desligó del Servicio de Telecomunicaciones Vecinales que fue transferido a la SCT.

En 1967, el 9 de abril, por medio de un decreto que derogaba el anterior, desaparece la Comisión, dejando a cargo de la SOP la construcción de los caminos vecinales.

Posteriormente, dentro de la propia SOP, se crea la Dirección General de Caminos de Mano de Obra.

Si bien es cierto que se contaba con rutas troncales y caminos de red secundaria, faltaba el sistema capilar que las alimentara y permitiera el intercambio comercial, el fomento de las zonas agrícolas, industriales, mineras, ganaderas y en general, el desarrollo social y económico de las regiones comunicadas. Por sí solos, ni el Gobierno Federal ni los gobiernos locales, disponían de recursos económicos suficientes para construir caminos vecinales, por lo que se hizo indispensable la cooperación del sector privado.

Así se originó en 1949, con la creación del Comité Nacional de Caminos Vecinales, una nueva fórmula de financiamiento: la tripartita, consistente en prorratear el costo de las obras por partes iguales, entre la Federación, los gobiernos estatales y los particulares. Esta fórmula ha funcionado como uno de los mejores criterios para impulsar el desarrollo del país y elevar el nivel de vida rural. Hasta 1967 se habían entregado seis mil 825 kilómetros de caminos construidos mediante este mecanismo.¹⁹

¹⁹ Datos tomados de la página Web de la S.C.T.

Uno de los aspectos más importantes del área de servicios que debe conocer el exportador – en líneas generales, naturalmente, no al nivel de especialista – es que se refiere al rubro transporte, por su amplitud, modalidad y por su incidencia en la exportación, tanto en trabajos operacionales especializados como el costo.

Antes de encarar una política de transporte y evaluar las alternativas que se presentan, es menester tener en cuenta los factores básicos que lo sustentan y que pasamos a enunciar:

I.- Factores físicos

Empaque, embalaje, almacenamiento y transporte de acuerdo con la naturaleza y características de las mercaderías.

II.- Factor transporte

Se halla determinado por variables que conforman el nivel de servicios: capacidad, rapidez, disponibilidad, seguridad, etc., y su incidencia en el costo.

III.- Factores con incidencia en costos y tiempos

- Naturaleza y características de la mercadería
- Envase y embalaje
- Manipulación de las cargas
- Almacenamiento
- Transporte interno
- Urgencias en el envío
- Documentación requerida
- Distancia a destino

IV.- Elección de alternativa

La elección del medio de transporte debe tener en cuenta, fundamentalmente:

- Los términos en que fue concertada la operación venta;

- o La urgencia en el despacho de la mercadería;
- o La disponibilidad del medio;
- o La naturaleza del producto(perecedero, frágil, peligroso, extralargo, extrapeso);
- o Las características de la carga(granel, seco, o líquido, peso, volumen);
- o La preparación de la carga(embalaje, señalización, inutilización de la carga, contenedorización).

V.- Rutas y terminales a considerar

- o Puertos y aeropuertos de embarque y desembarque;
- o Punto de destino final.

Costo de transporte

El costo resulta de la suma de gastos en que se incurre con el propósito de transportar una mercadería desde el punto de origen a otro punto de destino, es decir, el que resulta de un transporte "puerta a puerta".

Una enunciación de los ítems que integran el costo – aunque no es taxativa ni completa por cuanto dependerá de las características físicas del producto, su cantidad, distancia a recorrer y ubicación geográfica del exportador como del importador – es la que ensayamos a continuación:

- o Envase y embalaje
- o Almacenamiento en depósito(propios o de terceros)
- o Manipuleo de la carga en el medio de transporte interno
- o Flete del transporte interno
- o Seguro de transporte interno
- o Gastos de almacenaje por la demora del transporte internacional, de ser pertinente
- o Gastos de manipuleo en razón del embarque, carga y descarga
- o Flete Internacional
- o Seguro del transporte internacional.

1.3.2. Concepto de transporte

Con los antecedentes del origen del transporte habrá que conceptualizar al mismo, por lo que es acción y efecto de transportar, medio o vehículo usado para transportar personas o cosas.

1.3.3. Clasificación del Transporte

En la diversidad de lo que al transporte se refiere, es necesario una clasificación para delimitarse a lo concreto por lo que los transporte se clasifican en transporte marítimo, aéreo, ferroviario y carretero en donde se habla de sus características de cada tipo de transporte.

Transporte Marítimo

Tiene mayor posibilidad de transportar grandes pesos y volúmenes de mercadería, granel, sólidos y líquidos, inclusive existen buques especializados (transportadores de contenedores) y multipropósitos. En relación con los costos y capacidad de carga, el transporte marítimo ofrece las tarifas más económicas.

Transporte Aéreo

Ofrece una mayor frecuencia de servicios, más amplia cobertura y mayor celeridad. Sus tarifas son, comparativamente, más altas que el transporte en los demás medios; no obstante, esta desventaja tiene contrapartida menores costos de embalaje, costos portuarios, seguros, etc., pudiendo estos costos, en algunos casos, compensar y aun exceder la diferencia tarifaria.

Transporte Ferroviario

La principal ventaja que puede acreditarse este medio consiste en poder movilizar grandes volúmenes de carga a costos comparativamente menor. Además puede ofrecer regularidad de itinerarios y buena disponibilidad de almacenamiento y

depósitos. Obviamente estas ventajas se hacen efectivas cuando se dispone de buenas redes de larga distancia, suficiente interconexiones y adecuado equipamiento para el manipuleo de cargas.

Transporte Carretero

Es un medio que por gran flexibilidad operativa es ideal para el servicio de transporte "puerta a puerta". Además, es el complemento natural e imprescindible para las demás modalidades de transporte. Su oferta de bodega no es rígida; es rápida y flexible disponibilidad y la utilizable para el tráfico entre limítrofes por ser, además, de tarifas más económicas.

El auto transporté de carga internacional ha ganado terreno durante los últimos 25 años en virtud de la practicidad y rapidez de los servicios que ofrece este medio al posibilitar el fraccionamiento y consolidación de las cargas, siendo su transporte más económico que otros medios. Sus características más destacables es la adaptación a las necesidades del cargador (exportador) sin dependencia alguna a horarios o frecuencias u otras limitaciones.

Las tarifas de este medio de transporte son más económicas por cuanto no inciden los costos propios del transporte marítimo.

Transporte en contenedores

El transporte contenedor izado es aquel que se realiza mediante la utilización de contenedores como elementos idóneos para el traslado de mercaderías de un punto a otro. Se trata de una caja o cajón de grandes dimensiones, construido en hierro, de características y medidas estandarizadas.

Transporte Consolidado

Se denomina consolidación de contenedores a la operación de llenado del contenedor, tanto sea con carga de una sola clase y de un solo cargador, como aquellas de diferentes clases y de varios cargadores con destino común.

Contenedores para Transporte Aéreo

Es un contenedor relacionado directamente con los sistemas de carga de la aeronave, sus medidas y sus acondicionamientos, adecuados a las bodegas inferiores y especialmente utilizados en aeronaves cargueras.

Transporte Multimodal

El transporte multimodal es el porte de mercancías por dos modos(medios o vías) de transporte, por lo menos, realizado en virtud de un contrato de " Transporte Multimodal", desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma mercaderías bajo custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Este concepto es expresado en el convenio de transporte Multimodal de las Naciones Unidas UNCTAD 1980.

Históricamente, el concepto del transporte multimodal deriva de la revolución que origino la aparición de los contenedores en la década de los '50, los cuales permitieron consolidar bultos en unidades normalizadas que aumentaban la protección de la carga y disminuían el manipuleo y el tiempo del transito.

Por otra parte, la rapidez con que se impusieron los contenedores trajo aparejada gran cantidad de innovaciones, como ser: buques porta contenedores, modificaciones en el diseño de los vagones ferroviarios, de los camiones, y de las grúas y otros equipos destinados ala manipulación de la carga.

Dentro del concepto se incluye la presentación de todos los servicios y operaciones intermediarios y finales necesarios para realización de un operativo de transporte multimodal. El elemento de mayor utilización del transporte multimodal es el contenedor.

Capítulo 2.

"DOCUMENTACIÓN DE SOPORTE ADMINISTRATIVO EN LA ORGANIZACIÓN"

2.1. Manuales Administrativos.

Los Manuales Administrativos, los Diagramas de Procedimientos o de Flujo, así como la Carta de Distribución del Trabajo o de Actividades y el Análisis de Puestos, son técnicas de la Organización y ésta, es una de las etapas del Proceso Administrativo que da forma a la estructura de la Administración universalmente reconocida.

Cuando la Administración es percibida como una necesidad profesional, su ejercicio se da mediante un proceso de cuyo único que forma un continuo inseparable, en el que cada parte, cada acto y cada etapa, están indisolublemente unidas con las demás, ya que, se dan simultáneamente. Tal secuencia es conocida como "Proceso Administrativo" por lo que se presenta en todo momento de la vida de una empresa u organismo social, sea privado, público o mixto.

El Proceso o Acto Administrativo constituye el núcleo propio de la Administración y a éste le son reconocidas, según sea el tratadista, de 4 a 8 etapas. Para el caso particular del presente trabajo son consideradas cuatro: Planeación, Organización, Dirección y Control.

La Planeación consiste en la determinación de los objetivos y elección de los cursos de acción para lograrlos, con base en la investigación y elaboración de un esquema detallado que habrá de realizarse en el futuro; la Organización consiste en el establecimiento de la estructura necesaria para la sistematización racional de los recursos, mediante la determinación de jerarquías, disposición social; la Dirección consiste en la ejecución de los planes de acuerdo con la estructura

organizacional, mediante la guía de los esfuerzos del grupo social a través de la motivación, la comunicación y la supervisión; el Control consiste en evaluación y medición de la ejecución de los planes, con el fin de detectar y prever desviaciones, para establecer las medidas correctivas necesarias.

De los cuatro pasos o etapas definidas es extraída la de la Organización en razón de que para el ponente, es en donde primordialmente son generados los Manuales Administrativos, siendo éste el paso que comprende dos fases básicas: la División del Trabajo y la Coordinación.

La División del Trabajo es la separación y delimitación de las actividades, con el fin de realizar una función con la mayor precisión, eficiencia y el mínimo esfuerzo; dando lugar a la especialización y perfeccionamiento en el trabajo. La Coordinación es la sincronización de los esfuerzos y recursos materiales de un grupo social, con el fin de lograr oportunidad, unidad, armonía y rapidez en el desarrollo, para la consecución de los objetivos.

Para el logro de esta muy particular etapa de la Organización son empleadas técnicas específicas, mismas que están representadas por herramientas administrativas necesarias para llevarlo a cabo de manera racional; son indispensables y aplicables de acuerdo con los requisitos de cada grupo social. Las principales son las que el primer párrafo de este apartado introductorio fueron citadas, considerando para el caso, sólo la que corresponde al trabajo presente: Los Manuales Administrativos, que tienen su origen durante la Segunda Guerra Mundial, en donde por la escasez y urgencia de personal adiestrado, fue necesario preparar a éste mediante manuales.

Objetivos de los Manuales Administrativos.

- Proporcionar información básica para la planeación e Implantación de medidas de modernización administrativa.
- Facilitar el reclutamiento y selección de personal.
- Servir de medio de Integración y orientación al personal de nuevo Ingreso, que facilite su incorporación a las distintas unidades administrativas.
- Proporcionar el mejor aprovechamiento de los recursos humanos y materiales.
- Ser Instrumento útil para la orientación e información al público.
- Coadyuvar a la ejecución correcta de las labores asignadas al personal, propiciar la uniformidad en el trabajo.
- Precisar las funciones y relaciones de cada unidad administrativa para deslindar responsabilidades, evitar duplicidad y detectar omisiones.
- Instruir al personal, acerca de aspectos tales como: objetivos, funciones, relaciones, políticas, procedimientos, normas, etc.

Conceptos y Generalidades

El Manual Administrativo.

El Manual es un documento que contiene, en forma ordenada y sistemática, información y/o Instrucciones sobre historia, organización, políticas y procedimientos de un organismo social y es considerado como necesario para mejorar la realización del trabajo. Es un medio valioso para la comunicación por lo que fue concebida dentro del campo de la Administración, para registrar y transmitir, sin distorsiones, la información referente a la organización, en el funcionamiento de una empresa u organismo público, así como de las unidades administrativas que lo constituyen.

También se le considera como el documento que tiene la finalidad de proporcionar información referente a: directorio, antecedentes, legislación, atribuciones, objetivos, estructura de puestos o cualquier otra cosa que sea necesaria a las

entidades privadas y públicas, en unidades que las integran, para un mejor desarrollo de las tareas.

Así, se puede decir que el Manual Administrativo es un documento de fácil manejo, que concentra información referente a la estructura orgánica, funciones, políticas, normas, sistemas, procedimientos, actividades y tareas que se desarrollan en una organización de manera ordenada y eficiente.

Ventajas de los Manuales Administrativos:

Los Manuales Administrativos por su utilidad brindan las siguientes ventajas:

- Estimulan la uniformidad de criterios administrativos.
- Eliminan confusiones en las tareas desarrolladas en la unidad de trabajo.
- Eliminan la incertidumbre y la duplicidad de funciones.
- Disminuyen la carga de supervisión.
- Sirven de base para la capacitación.
- Apoyan la realización de programas de simplificación de trabajo y de control de costos.
- Evitan la implantación de procedimientos incorrectos.

Clasificación de los Manuales Administrativos:

Los Manuales Administrativos pueden ser clasificados a partir de los siguientes criterios:

Por su alcance

1. Macro - Administrativos. Cuando el estudio o investigación realizada cubre toda la organización en su conjunto. También se les suelen denominar manuales generales.
2. Micro – Administrativos. Son aquellos cuyo radio de acción se circunscribe a una determinada unidad administrativa de la organización ó manuales específicos.

Por su contenido

1. Manuales de Organización.
2. Manuales de Procedimientos.
3. Manuales de Puestos.
4. Manuales de Políticas.
5. Manuales de Formatos.
6. Manuales de Técnicas.
7. Manuales de Contenido Múltiple.

2.1.1. Manuales de Organización.

Son instrumentos administrativos que exponen detalladamente la estructura de un organismo para señalar los puestos y la relación que existe entre ellos. A su vez explica la jerarquía, los grados de autoridad, responsabilidad, funciones y actividades de las áreas.

Detalla las funciones que deben realizar las unidades administrativas, mismas que se derivan de un ordenamiento legal; deslinda responsabilidades, evita duplicidades y detecta omisiones en las tareas; es un instrumento flexible ya que le expide el titular de cada dependencia, pero no tiene que ser publicado en el periódico oficial.

2.1.2. Manual de Procedimientos.

Son los que contienen la secuencia cronológica de pasos a seguir en la ejecución de una función o en la presentación de un servicio, a partir de la descripción de las operaciones y de las actividades de manera narrativa; a través del uso de ilustraciones basadas en diagramas, cuadros o dibujos. Estos se utilizan en cada actividad, así como sus instructivos de llenado.

Este manual es una guía (como hacer las cosas) de trabajo al personal por lo que es muy valiosa para orientar al personal de nuevo ingreso. La implementación de éste manual sirve para aumentar la certeza de que el personal utiliza los sistemas y procedimientos administrativos preescritos al realizar el trabajo.

2.1.3. Manual de Puestos.

Este tipo de manuales contienen de manera ordenada, los puestos que existen en la organización, la descripción de las funciones que desempeñan, su valoración y su perfil.

2.1.4. Manual de Políticas.

Son aquellos que contienen la descripción detallada de los lineamientos a seguir durante el proceso de la toma de decisiones, y el logro de los objetivos de las áreas de trabajo.

El conocer de una organización proporciona un marco principal, mediante este se realicen todas las acciones.

Una adecuada definición de políticas y su establecimiento por escrito, permite:

- a) Agilizar el proceso de toma de decisiones.
- b) Facilitar la descentralización, al suministrar lineamientos a niveles intermedios.
- c) Servir de base para una constante y efectiva revisión.

Pueden elaborarse manuales de políticas para la funciones operacionales tales como: producción, ventas, finanzas, personal, compras, etc.

2.1.5. Manual de Bienvenida y otros.

Su propósito es proporcionar información histórica sobre el organismo: sus comienzos, crecimiento, logros, administración y posición actual. Esto le da al empleado un panorama introspectivo de la tradición y filosofía del mismo. Bien

elaborado y aplicado el manual constituye a una mejor comprensión lo que motiva al personal a sentir que pertenece en cierta forma parte de la organización.

Manual de Formatos

Estos también son conocidos como catálogos de formatos; son documentos administrativos que comprenden la inclusión de formatos o formularios utilizados para los diferentes procesos que se dan en la organización. Empero con el propósito de integrarlos para obtener todos estos de manera exclusiva, se integra este tipo de manual.

Manuales de Técnicas

Son aquellos que por sus características en cuanto a la información implícita, se consideran como especializados, ya que los datos e información son de áreas exclusivas, pero son, abocados a aspectos eminentemente operativos.

Manual de Contenido Múltiple

Cuando el volumen de actividades, de personal o simplicidad de la estructura organizacional, no justifique la elaboración y utilización de distintos manuales, puede ser conveniente la confección de este tipo de manuales. Un ejemplo de este manual es el de "Políticas y Procedimientos"; de "Historia y Organización"; en si consiste en combinar dos o más categorías que se relacionan en la práctica administrativa. En organismos pequeños, un manual de este tipo puede combinar dos o más conceptos, debiéndose separar en secciones.

Manual de Producción

Consiste en abarcar la necesidad de interpretar las instrucciones en base a los problemas cotidianos tendientes a lograr su mejor y pronta solución.

La necesidad de coordinar el proceso de producción(fabricación, inspección, Ingeniería industrial y control de producción), es tan reconocida, que en las operaciones de fabricación, los manuales se aceptan y usan ampliamente.

Manual de Compras

El proceso de comprar debe estar por escrito; consiste en definir el alcance de compras y los métodos a utilizar que afectan sus actividades.

Manual de Ventas

Consiste en señalar los aspectos esenciales del trabajo, las rutinas de información comprendidas en el trabajo de ventas(políticas de ventas, procedimientos, controles, etc.).

Al personal de ventas es necesario darle un marco de referencia para tomar decisiones cotidianas.

Manual de Personal

Consiste en señalar la dirección superior en lo que se refiere al personal. Los manuales de personal podrán contener aspectos como: reclutamiento y selección, administración de personal, lineamientos para el manejo de conflictos personales, políticas de personal, uso de servicios, prestaciones, capacitación, entre otros.

Manual de adiestramiento o instructivo

Estos manuales explican, las labores; los procesos y las rutinas del puesto en particular, son comúnmente mas detallados que un manual de procedimientos.

El supuesto en que se basa este tipo de manual es por que el usuario tiene muy poco conocimiento previo de los temas cubiertos. Por ejemplo. Un manual de adiestramiento" explica como debe ejecutarse el encendido en la terminal de la computadora para emitir su señal", mientras que un manual de procedimientos

omitir estas instrucciones y comenzará con el primer paso activo del proceso. El manual de adiestramiento también utiliza técnicas programadas de aprendizaje o cuestionarios de auto evaluación para comprobar el nivel de comprensión del contenido por el usuario.”²⁰

2.2. Instructivos

Documento escrito que se basa en conjunto de normas para la realización o empleo de algo.

Que instruye o sirve para intuir.

Conjunto de instrucciones para la realización de determinada acción

2.3. Catalogo

Lista ordenada de personas, cosas o sucesos.

²⁰ Hernández Jaurezl Jorge Manuel. "Manuales Administrativos" Universidad Abierta, San Luis Potosí, México, 1999.

Capítulo 3.

"DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA PARA EL CONTROL Y SEGUIMIENTO EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTACIÓN"

Generalidades

El mecanismo para exportar se finca en una serie de investigaciones y análisis que el exportador o importador deberá realizar y que le permitirán tener una certeza de sus posibilidades de venta. Deben tomarse en cuenta tanto factores internos como externos:

Factores externos

1. Comportamiento de las importaciones en el mercado seleccionado, cuando menos durante los tres últimos años. Principales proveedores, nombres y direcciones de las empresas importadoras.
2. Impuestos a la importación, permisos, cuotas, depósitos previos y demás mecanismos de control vigentes en el país bajo análisis.
3. Presentación comercial, normas de calidad y disposiciones para empaque y embalaje aplicable al artículo que se pretende exportar en el mercado elegido.
4. Convenios comerciales de crédito recíproco, interbancario, sistemas generalizados de preferencia arancelarias y demás mecanismos similares aplicables a los productos que se han escogido.
5. Formas de facturación y de pago, usuales en el mercado bajo análisis por cotizaciones imperantes para el producto correspondiente y volúmenes respectivos.

6. Canales de distribución, formas de publicidad y promoción empleados para la venta de mercancías análogas o similares en el mercado seleccionado.
7. Ferias y exposiciones especializadas que se lleven a efecto en el mercado que se seleccione y misiones comerciales de importación o exportación que visiten nuestro país o que vayan a ese mercado en cuestión.

Factores internos

1. Estímulos y ayudas a la exportación establecidos por el gobierno mexicano: fiscales, financieros, de transporte y de promoción de ventas.
2. Régimen arancelario de exportación para el producto específico que se trate, permisos, certificados y demás requisitos aplicables.
3. Medio de transporte más adecuado para el envío de los productos exportables, análisis de fletes, periodicidad y clase de servicio, facilidades portuarias y Seguro del transporte correspondiente.
4. Estructuración del diagrama de procedimientos para la tramitación de la documentación de exportación respectiva.
5. Seguro de crédito para exportación; costo de manejo aduanal; investigación y desarrollo de empaque, embalaje para exportación; así como costo del mismo.
6. Estructuración de la oferta de exportación.

Los documentos para el control de una mercancía a exportar o importar son los mencionados a continuación:

3.1. Oferta de Cotización

La confección y cursa el exportador, dirigida al comprador potencial lo que sintetiza los términos y condiciones de la oferta. El comercio internacional, por la misma distancia geográfica que separa generalmente a las partes que intervienen,

requiere mayor claridad y exactitud en los términos de las tramitadas; así como una muy precisa enumeración de las condiciones sobre las que se basa la oferta. Es costumbre que, con la oferta – cotización, se envíen muestras, catálogo, folleto o la literatura que se tenga impresa de acuerdo con la naturaleza del producto, para una mejor evaluación de la oferta por parte del interesado.

El exportador debe tener presente que la aceptación de su oferta no solo dependerá del precio, ya que éste es nada más que uno de los factores que intervienen en la decisión – sino también en las demás condiciones de venta (financiamiento, plazo de entrega, mantenimiento de la oferta, etc.) que podrán actuar como factores codeterminantes. Por ello, se hace imprescindible mencionarlos en un solo y mismo documento justamente con el precio que se cotice.

3.2. Facturas Pro forma

Dentro de estos documentos debemos diferenciar entre sí los siguientes con prescindencia de su uso actual.

Deben sí, en un nivel general, contener sin excepción obviamente los datos del comprador, todos los detalles técnicos de la mercadería objeto del contrato, con indicación de la unidad de medidas; cantidad de unidades que se están facturando, sus precios unitarios y totales, siendo aconsejables especificar el total general de la condición de venta pactada (ex – factory, FAS, FOB, C&F, etc.) en letras con indagación de la moneda de facturación, los pesos brutos y netos, las medidas, volumen, marcas, números de los bultos que contienen la mercadería con objeto de la misma.

Es confeccionada por el exportador a objeto, para que el importador tenga información clara, precisa y confirmada(de haberse cursado previamente una Oferta – Cotización) de la operación a concretarse, en todos sus términos.

3.3.La Factura comercial

Es aquella que es emitida por el exportador- vendedor al comprador o importador y es normalmente usada por los agentes aduaneros para determinar el valor exacto de las mercaderías y para preparar la documentación consular.

La factura visada

La constituye la factura comercial una vez que ha sido intervenida por la autoridad consular del país importador. Esta intervención deberá efectuarse en el lugar de exportación a menos que en ese punto no hubiera representante consular.

3.4.La factura consular

Esta factura es generalmente emitida en formulas ad- hoc, en las cuales la entidad consular correspondiente conforma, autentica y atestigua el contenido de la misma, como también las declaraciones del exportador.

3.5. La factura de aduana

En algunos países desarrollados, las facturas comerciales han de ser extendidas en un formulario especial prescrito por la autoridad aduanera del país importador; esta modalidad se conoce como facturas de aduana.

Además de la documentación relativa a la Mercadería a exportar o importar en donde se mencionan los certificados siguientes:

Certificados

Los más habituales que suelen utilizarse en el comercio internacional son aquellos que atestiguan origen; Tanto sean comunes como especiales, calidad, análisis, sanidad, peso, inspección, etc. Dada su función, pueden ser emitidos por autoridades oficiales o sus delegados, o bien, entidades privadas de control.

Certificado de Calidad

Por lo general estos certificados los extienden compañías privadas especialmente en análisis y control de calidad y hacen referencia a los análisis y controles a que ha sido sometido el producto.

Certificado de Origen

Es el documento en virtud del cual una Cámara de Comercio o la Cámara de Exportadores certifica que las mercaderías a ser despachadas y detalladas en el mismo son originarias del país exportador.

Certificado de Fabricación

Se extiende en relación con productos industriales y en él se hace constatar que el exportador - que es quien lo emite - ha sido el real fabricante de dichos productos.

Nota de Peso

Generalmente es confeccionada por el mismo exportador y en ella se detalla el peso "neto" y el peso "bruto" de cada fardo, bulto o cajón, dando al final el total bruto y neto. El total del quillaje debe coincidir: el peso "neto", con el de la factura y el peso "bruto" con el documento de transporte, a objeto de que no se produzcan discrepancias.

Nota de Empaque

Este documento, también denominado "Lista de Empaque", que confecciona el efectuar el despacho de la mercadería, tareas de Inspección, etc. También indica la marcación y el peso neto y bruto de cada bulto con sus respectivas medidas.

Nota de Romaneo

Registro el contenido y el peso de los diversos bultos, sus medidas y volúmenes. Existe una pequeña diferencia entre la Nota de Empaque y la Nota de Romaneo. En la primera, se indican los bultos, su marcación y el peso neto y bruto juntamente con las medidas y el volumen de cada bulto; en la última, se agrega el contenido de cada bulto en lo que se refiere a la descripción y cantidad del mismo.

Documentos Relativos al Transporte

Al igual que la documentación que se maneja para realizar el flete de la mercancía a su destino final.

Recibo de a Bordo

Es un recibo provisional en el que se atestigua que el exportador ha efectuado el embarque y que, posteriormente, se canjea por el "Conocimiento de Embarque" cuando la compañía transportista lo tiene preparado.

Conocimiento de Embarque

Es un documento confeccionado por la compañía naviera transportadora, su agente marítimo o el capitán del barco donde consta recibo de la mercadería para ser transportada al puerto que indica ese mismo documento.

Guía Aérea

Este documento lo extienden las compañías de aeronavegación y es el instrumento representativo de la carga. Es el equivalente al Conocimiento de Embarque del transporte marítimo.

Carta Porte

Es el documento que confeccionan las compañías cargadoras que utilizan la vía terrestre, ya sea por ferrocarril o camión, donde consta la recepción de la mercadería para trasladarla a un punto determinado.

Recibo de Encomienda Postal

En el caso de encomienda internacionales, el documento representativo del envío es el recibido que emite la Oficina Postal y con la cual puede retirarse la mercadería. Consta el número de la encomienda, el nombre de la oficina postal remitente y los nombres del remitente y del destinatario de la encomienda.

Documentos Relativos a los Riesgos del Transporte

Nos referimos a la "Póliza de Seguro". Es el certificado emitido por una compañía de seguros local – para el caso de que la mercadería haya sido vendida con el seguro contratado en el país de procedencia – en el que se declara que la mercadería mencionada en la póliza ha sido asegurada contra todos los riesgos solicitada en la Carta de Crédito.

Por lo general, casi siempre se asegura por el valor total de la mercadería mas un 10% para cubrir una eventual pérdida de utilidad (lucro cesante). Pues si el barco o el camión que lo transporta llega al siniestro el comprador pierde el beneficio que hubiera de obtenido de haber recibido la mercadería.

Aspectos para la Importación

La Importación se refiere a la introducción de productos extranjeros al país mediante un tratado comercial. Al crearse la necesidad de la compra – importación, los procedimientos a seguir son similares en algunos aspectos a los usados en las compras nacionales, aunque en otros países difieren sustancialmente debido a las regulaciones, uso y costumbres del Comercio Internacional.

Cuando se desconoce los posibles proveedores, se puede recurrir a organismos públicos y privados que existen en nuestro país, dedicados exclusivamente a la promoción de los productos de su país, exposiciones, etc.

Una vez determinado el proveedor más conveniente y obtenida la cotización respectiva, fijando los términos de la operación en cuanto a plazos de entrega, forma de pago, medio de transporte, etc. Se coloca el pedido.

La Importación puede ser: Definitiva, Temporal y Especial. La Importación Definitiva se refiere al arribo de mercaderías extranjeras destinadas a su consumo o uso dentro del país.

La Importación Temporal es la introducción de mercaderías extranjeras destinadas a permanecer en el país por un tiempo limitado.

La Importación Especial es el retorno al país de las mercancías nacionales o nacionalizadas que se hubieran exportado en definitiva, podrá llevarse a cabo libre de impuestos aduaneros, siempre que no haya transcurrido un plazo de 3 años entre la salida y el retorno.

La importación comienza al entrar la nave conductora de las mercancías en aguas nacionales, o al cruzar las propias mercancías la línea divisoria internacional o al aterrizar la nave aérea en el Aeropuerto de destino; y concluye cuando se ha terminado la tramitación fiscal y las mercancías quedan a la libre disposición de los interesados.

Las cuotas, precios oficiales, tipos de cambio, recargos, restricciones, requisitos especiales y prohibiciones se aplicaran las que rijan en las fechas de iniciación de la importación.

Capítulo 4.

"EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN MÉXICO Y EL EXTRANJERO"

4.1. Principales empresas líderes en servicios de transportes de menajes nacional y extranjera.

En el presente capítulo abordaremos el tema de las principales empresas transportistas más importante en México y el extranjero en donde hablaremos de sus antecedentes de cada una de ellas, y el servicio que ofrecen. Por empezar la lista diremos que:

"FLETES PEGASO S.A. DE C.V. es una empresa 100% mexicana fundada el 6 de marzo de 1962. Desde entonces ha procurado lograr día a día un mayor reconocimiento y prestigio, como una empresa de alto nivel de calidad de servicio a nivel nacional e Internacional.

Nuestra filosofía ha sido estar a la vanguardia en los avances tecnológicos que participan a eficientar la operación y brindar un servicio especializado acorde con los objetivos de nuestros clientes de "justo a tiempo" en sus programas de producción e inventario.

Nuestra fortaleza se afianza en la aplicación de la filosofía de calidad total, compartida y reconocida por los principales clientes que forman nuestra cartera y que es constantemente revisada por la aplicación del análisis y toma de decisiones para la mejora continua, cuyo objetivo principal es el proveer un servicio oportuno, seguro y eficiente a un precio razonable que satisfaga completamente las expectativas de nuestros clientes.

FLETES CHIHUAHUA, S.A. de C.V. ,Inició sus operaciones el 6 de febrero de 1959, con el objeto de facilitar la distribución de productos a diversos puntos de nuestro país, desde ciudades en el interior hasta poblaciones alejadas, y así poder prestar un servicio público federal de carga regular, considerando desde el principio como prioridad brindar a sus clientes un servicio excelente, en la transportación a los diferentes destinos.

Agregado a su objetivo, una gran experiencia y visión en todo lo relacionado con la transportación, el Sr. Salvador Hernández Lucio, fundador de nuestra empresa, con la colaboración de 50 empleados y con una flotilla de aproximadamente 30 unidades, emprendieron el principio de una empresa con gran éxito. **FLETES CHIHUAHUA, S.A. de C.V.**, siempre se ha considerado como punto crucial la atención y servicio a sus clientes, aspecto que nos describe y distingue.

NAVEMAR INTERNACIONAL, S.A. DE C.V.

Fue constituida en 1962, habiendo establecido en ese momento oficinas propias en la Ciudad de México y en el puerto de Veracruz Hoy en día, contamos con oficinas propias en las ciudades de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira / Tampico, Progreso, Mérida y Querétaro.

TRAFICO MEXICANO INTERNACIONAL, S.A. DE C.V. Agencia de Carga Internacional, pone a su disposición, experiencia y confiabilidad para el manejo de sus operaciones, tanto IMPORTACION como EXPORTACION. Conocedores de las necesidades de su empresa, ofrecemos los siguientes servicios en materia de transporte internacional de mercancías.

TRANSPORTES JULIÁN OBREGÓN, S.C.L.

Los señores Herculano Hernández Delgado, Salvador Díaz Ochoa, Palemón Hernández Gaona y León Frausto captan la necesidad de transportar a lugares cada vez más retirados el producto de la industria zapatera y el 11 de noviembre

de 1941, contando con 5 unidades forman la línea denominada Transportes León México en el número 118 de la calle Emiliano Zapata en la ciudad de León, Gto.

En 1943 la compañía cambia su denominación a Auto transportes de Carga Julián de Obregón, S.C.L., nombre del lustre líder del siglo XIX, impulsor de la industria curtidora en la ciudad de León. En sólo 10 años se duplica la cantidad de unidades hasta llegar a 400. Y en 1992 la infraestructura de servicios se consolida con un total de 500 unidades.

FLETES ASTRO S. A. DE C. V. contamos en la división de carga regular con modernos tractocamiones y remolques de varios tipos como son plataformas, jaulas, y cajas secas (cerradas) de 48 pies.

Tenemos servicio de cargas completas entre los estados de Nuevo León y Chihuahua, y cargas consolidadas partiendo de la ciudad de Monterrey, Nuevo León a las ciudades de Delicias, Chihuahua, y CD. Juárez Chihuahua

Cuenta con personal calificado y con gran experiencia en el servicio a la industria de la construcción y a la industria automotriz, con mas de 15 años de manejar el servicio de "JUSTO A TIEMPO" para lo cual contamos con lo mas moderno en comunicación y localización vía

AUTOLINEAS MEXICANAS, S.A. DE C.V., se fundó en 1951. Con más de medio siglo de experiencia, nuestro crecimiento ha sido constante, gracias a la preferencia de nuestros clientes y a nuestro propósito de ampliar la cobertura abriendo nuevas rutas y atendiendo más poblaciones, lo que nos permite afirmar que en nuestro país no tenemos fronteras.

En paralelo con este avance geográfico, siempre actualizamos nuestra organización y servicios. Dentro de nuestro programa de modernidad. Para estar acordes con la

globalización de los negocios y el TLC, nos hemos preocupado en la compañía por ofrecerle a las empresas mexicanas que nos confían su carga, el traslado de sus importaciones y exportaciones con Estados Unidos y Canadá, recogiendo o entregando su carga en su empresa.

FLETES MEX, S.A. de C.V., es una empresa ciento por ciento mexicana fundada en el año 1974, por Don Héctor Roldán Espinosa, legalmente constituida y autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para efectuar **SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA GENERAL Y ESPECIALIZADA.**

Su objetivo principal es el de otorgar un servicio **EFICAZ, OPORTUNO Y SEGURO.**

A lo largo de todos estos años ha logrado un prestigio y solidez que la colocan en un plano reconocido dentro del autotransporte. Clientes importantes constatan y dan referencia de su seriedad y solvencia.

FLETES TAMPICO, DIVISIÓN MÉXICO, S.A. DE C.V.

Somos una empresa fundada en Enero de 1990 por el Sr. Manuel de Jesús Ibarra Aguayo, actual Director General y la entusiasta colaboración de su Familia, quien como ya fue expuesto cuenta con 49 años en el medio transportista, así como su esposa, la Sra. Dora A. Martínez de Ibarra y sus tres hijos, Manuel de Jesús, Silvia Marcela y Rogelio quienes han venido integrándose a la Compañía desde hace más de una década, en la que se han podido impregnar, de la experiencia de Administración y Dirección, como también aprender que lo primordial en este Negocio es la atención del Cliente y la búsqueda de soluciones creativas para sus necesidades de Transporte, coordinación de equipo y logística.

El compromiso de la empresa no está limitado a la Dirección y Administración de la misma, sino que se extiende a las 40 personas que trabajan en Fletes Tampico,

División México S.A. de CV, cuyo OBJETIVO es el de lograr que las mercancías que nos son confiadas, sean transportadas con seguridad y puntualidad, a fin de que nuestros clientes reciban su mercancía a tiempo y en las mismas condiciones en que las recibimos, con un énfasis prioritario en la atención y servicio al cliente, así como una continua capacitación y búsqueda de la Calidad Total, de tal forma que por ejemplo, 8 personas están dedicadas por completo al mantenimiento preventivo y correctivo del equipo para optimizar tiempos, minimizando las averías en camino y mejorando la seguridad.

INTERAMERICA FREIGHT SYSTEMS, S.C. Es una empresa de transporte y logística internacionales especializada en el área de **COMERCIO EXTERIOR**. Contamos con una sólida experiencia en este sector, reconocida ampliamente por las empresas que nos favorecen con su preferencia. Concentramos las diferentes etapas del comercio exterior en un servicio integral y personalizado de excelencia, que nos compromete a proporcionar un continuo y profesional seguimiento en el transporte y despacho aduanal de sus mercancías, tanto en importación como en exportación.

La satisfacción total de nuestros clientes, así como la llegada oportuna y en buenas condiciones de sus mercancías son los objetivos principales de la atención personalizada que caracteriza nuestro servicio; es por ello que somos pioneros en el servicio **IN - HOUSE**, mediante el cual nuestro equipo de trabajo se extiende físicamente hasta su empresa, brindándole la coordinación de sus embarques directamente en sus propias oficinas.

Sabemos que el éxito de una buena gestión es el resultado de la adecuada coordinación y planeación de todo un equipo de trabajo, razón por la cual deseamos pronto tener la oportunidad de servirle.

TRANSPORTES TRES BANDERAS, S.A. DE C.V.

ó Three Flags Transportation Services, como se le conoce en Inglés, fue establecido en 1994 por Raquel Castañón en México D.F.

LÍNEAS DE MÉXICO, S.A. DE C.V.

Es una empresa de servicios de carga en general. Transportamos productos y mercancías de importación y exportación, incluyendo cruce de puente internacional hacia diferentes ciudades de E.U.A. y Canadá, vía Nuevo Laredo, Tamaulipas.

Ofrecemos semi - remolques propios. Cajas secas de diferentes tipos y dimensiones. Contamos con intercambio de equipo de 45, 48 y 53 pies con diferentes compañías norteamericanas, incluyendo ferrocarril.

Además, nuestra flotilla está equipada con un avanzado sistema de localización y monitoreo vehicular vía satélite.

ACARREOS TERRESTRES ADUANEROS, S.A. DE C.V.

En un entorno cambiante y competido, con un TLC que cada vez se consolida más, se encuentra Acarreos Terrestres.

Somos una empresa joven, bien establecida y con gran experiencia en el transporte, la importación y exportación de todo tipo de carga.

servicio:

18 años de experiencia en el ramo del transporte.

Manejo de todo tipo de carga.

Base de operación en los recintos fiscales o almacenes autorizados fiscalizados.

Personal altamente capacitado en las áreas de operación (transporte y maniobras).

COCARGA, S.A. de C.V., es una empresa Mexicana multimodal establecida con el propósito de satisfacer las demandas de servicios de logística, transporte, proyectos especiales, servicios aduanales, almacenajes y distribución.

La orientación principal de nuestra empresa es la de proporcionar a nuestros clientes y favorecedores una amplia gama de servicios adicionales que complementan al comercio exterior; así como liberarlos de sus preocupaciones de transporte, proporcionándoles soluciones integrales con garantía, eficiencia a un menor costo.

Contamos con oficinas en Laredo Texas, Nuevo Laredo, Veracruz, Altamira, Tampico, Manzanillo, Monterrey, Guadalajara y la Ciudad de México; así como con socios, representantes internacionales y agentes asociados en todo el mundo.

Proporcionamos atención personalizada a nuestros clientes, comunicando en forma constante una mística de servicio y compromiso con sus necesidades.

La calidad de nuestros servicios nos ha dado como resultado el de contar cada día con más empresas de primer nivel, que como usted, nos han favorecido con su preferencia.

Permítanos conocerle y ofrecerle nuestro servicio, para que de manera conjunta podamos establecer la logística adecuada con objeto de satisfacer sus requerimientos de transporte.

FIMASA ha sido sinónimo de la excelencia en asesoría de transportes internacionales a lo largo de mas de 27 años. La filosofía que practicamos en nuestra empresa es la de proporcionar a nuestros clientes una asesoría personalizada y una información impecable, con el fin de asegurar un excelente servicio.

Contamos con una infraestructura internacionalmente bien cimentada y una red extensa de corresponsales en los países con los que México suele tener

Intercambio comercial continuo, con el fin de estar en la posibilidad de coordinar para nuestra estimada clientela, todos los embarques que nos son encomendados.

Estamos en la posibilidad de manejar toda clase de mercancía y estamos especializados en el manejo de carga de proyecto con exceso de peso y dimensiones, por vía terrestre, marítima y aérea, así también ofrecer los servicios de seguros de transporte contra todo riesgo y de despacho aduanal en todas las aduanas del país, hasta la entrega en su planta o bodega

GRUPO SALMA es una organización premier en su género certificada bajo las leyes mexicanas de transporte de carga especializada y regular, la cual nos permite ofrecer a nuestros clientes un servicio de calidad en el ramo de la transportación.

Nuestra misión establecida desde su fundación, la cual se ha cumplido hasta la fecha, es la de ofrecer a nuestros clientes las mejores opciones de **seguridad, puntualidad, imagen, eficiencia, garantía y lealtad** en los servicios de transporte en México y Estados Unidos de América.

En el año de 1968, en la Ciudad de Chihuahua Chih. se iniciaron las actividades de lo que hoy se alza orgullosamente como **GRUPO SALMA**. Su fundador, **Don Salvador María López Fernández del Castillo**, puso en marcha, en aquella época, su primera empresa, la cual, fue el inicio de esta red especializada y profesional, que ahora sirve a nuestro país en el ramo de transporte.

RÁFAGAS SA DE CV es una empresa con mas de 10 años de experiencia en el transporte de bienes. Renació en 1995 como una compañía de vanguardia en su parque vehicular y sistemas administrativos, que ofrecen una infraestructura establecida, lo que garantiza un respaldo a los clientes y a sus productos.

TRANSPORTES GENERAL LAURO VILLAR, S.A. DE C.V., Es una empresa fundada por el Sr. Amando García Hinojosa el 24 de Mayo de 1973.

En el año de 1946, el Sr. García Hinojosa, se inicia como empleado de las empresas algodoneras de esa época, la Algodonera del Golfo y la Algodonera Garza. Después fue administrador de los despepitadoras de algodón de la empresa Algodonera Popular, S.A. hasta 1953.

Habiendo observado futuro en la industria del transporte decidió formar una pequeña empresa con dos camiones cortos de 7 toneladas, cuyas rutas cubrían el Golfo de México y el Pacífico, cargando algodón, fruta, granos y materiales de construcción; fue así como el día 24 de Mayo de 1973, con ocho tractocamiones quinta rueda inició la Empresa de Servicio Público Federal de Transporte de Carga General Lauro Villar, la cual ha crecido hasta contar con 33 tractocamiones quinta rueda; actualmente es administrada por el Sr. Gonzalo García Cantú. Segunda generación que mantiene el objetivo primordial, servir a nuestros clientes e impulsar el intercambio comercial nacional e Internacional.

Orgullosamente como empresa 100 % mexicana, desde 1973 nos complace trabajar para el progreso de nuestro país, ahora bajo la razón social de **TRANSPORTADORES UNIDOS DE CARGA DEL NORTE, S.A. DE C.V.,** siendo la mejor opción para ofrecerle nuestros servicios a Baja California.

Somos una empresa de Servicio Público Federal de Carga Regular y Paquetería Express, que gracias a la preferencia de nuestros clientes y nuestra experiencia, hemos celebrado 52 años de liderazgo en el servicio de transporte de carga en la zona noreste del país. Lo cual nos identifica como la solución a Baja California.

TRANSPORTES PITIC desde su inicio de operaciones en el año de 1973, encamina sus esfuerzos a la creación y consolidación de una compañía que

proporcione una solución avanzada a todo lo referente al transporte de mercancías.

Bajo esta premisa, hoy en día **TRANSPORTES PITIC** ofrece un servicio de alta calidad hacia todo México, Estados Unidos y Canadá, con sede en la ciudad de Hermosillo, Sonora".²¹

4.2. Regulación del Transporte.

En este punto hablaremos sobre la regulación del transporte en México en donde hablaremos de sus Leyes y reglamentos que conciernen al transporte, el cual está regulado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

"LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

TITULO I

* Actualizada al 25 de enero de 2001

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente DECRETO "EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS", D E C R E T A:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Del Régimen Administrativo de los Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

CAPITULO I

Del ámbito de aplicación de la ley

ART. 1o.- La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

ART. 2o. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

- a) Los que entronque con algún camino de país extranjero.
- b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

II. Carta de Porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se suscitan con motivo del transporte de las cosas: contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen:

III. Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino.

IV. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos:

V. Paradores: instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera:

VI. Puentes:

- a) Nacionales: Los construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y
- b) Internacionales.- Los construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión federal o particulares, estados o municipios sobre las

²¹ Datos tomados de cada una de las paginas Web de las empresas mencionada

corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.

VII. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

VIII. Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación;

IX. Servicio de autotransporte de carga. El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

X. Servicios de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos;

XI. Servicio de autotransporte de turismo: el que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés;

XII. Servicio de paquetería y mensajería: El porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

XIII. Terminales: Las instalaciones auxiliares al servicio de autotransporte de pasajeros, en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros, y tratándose de autotransporte de carga en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio;

XIV. Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto a bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro; y

XV. Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo.

ART 3o.- Son parte de las vías generales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas.

ART 4o.- A falta de disposición expresa en esta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, se aplicarán:

I. La Ley de Vías Generales de Comunicación; y

II. Los códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia Común, y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles.

CAPITULO II

Jurisdicción y competencia

ART. 5o.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes;

III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;

- V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes;
- VI. Expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;
- VII. Derogada.
- VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria; y
- IX. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

CAPITULO III

Concesiones y permisos

ART 6o.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforma a las leyes mexicanas, en los términos que establecen esta Ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 60 días naturales contado a partir de la fecha de presentación de las nuevas condiciones de la concesión, para lo cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión.

ART 7o.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente;

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto en día prefijado y en presencia de los interesados.

Quando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo razonable, expedirá la convocatoria o señalará al interesado las razones de la improcedencia en un plazo no mayor de 90 días;

II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra;

III. Las bases del concurso incluirán como mínimo las características técnicas de la construcción y operación; los criterios para su otorgamiento serán principalmente los precios y tarifas para el usuario, el proyecto técnico en su caso, así como las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión;

IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría.

V. A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquellos que se desechen, y las causas principales que motivaran tal determinación.

VI. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga, y

VII. No se otorgará la concesión cuando ninguna de las proposiciones presentadas cumplan con las bases del concurso o por caso fortuito o fuerza mayor. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

ART. 8o.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

- I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;
- II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación;
- III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos
- IV. Los servicios de paquetería y mensajería;
- V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;
- VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales:
- VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trata de carreteras concesionadas;
- VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias;
- IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía
- X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y
- XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente ley.

Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados. En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su reglamento.

La Secretaría podrá concursar, en los términos del artículo anterior, el otorgamiento de permisos cuando se trata de servicios auxiliares vinculados a la infraestructura carretera.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

ART. 9o.- Los permisos a que se refiere esta Ley se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiera presentado la solicitud requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

ART. 10.- Las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

ART. 11.- La Secretaría llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de autotransporte o sus servicios auxiliares.

ART. 12.- La Secretaría estará facultada para establecer modalidades en la explotación de caminos y puentes y en la prestación de los servicios de

autotransporte y sus servicios auxiliares, sólo por el tiempo que resulte estrictamente necesario, de conformidad con los reglamentos respectivos.

ART. 13.- La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de 60 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que éstos hubieren estado vigentes por un lapso no menor a 3 años; y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o permiso respectivos.

Si transcurrido el plazo a que se refiere este artículo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

ART. 14.- En ningún caso se podrá ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, los caminos, puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, así como los bienes afectos a los mismos, a ningún Gobierno o Estado extranjeros.

ART. 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

I. Nombre y domicilio del concesionario;

II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;

III. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía;

IV. Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes;

V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;

VI. El periodo de vigencia;

VII. El monto de fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía;

VIII. La contraprestación que deban cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría, y

IX. Las causas de revocación y terminación.

ART.16.- Las concesiones terminan por:

I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiera otorgado;

II. Renuncia del titular;

III. Revocación;

IV. Rescate

V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;

VI. Liquidación;

VIII. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley de la materia; y

IX. Las causas previstas en el título respectivo.

Para la terminación de los permisos son aplicables las fracciones II, III y VI a VIII.

La terminación de la concesión o el permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas, durante su vigencia, con el Gobierno Federal y con terceros.

ART. 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;

II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;

- III. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de auto transporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;
- IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;
- V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicio o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;
- VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias o permisionarias;
- IX. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;
- X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos puentes o servicios sin autorización de la Secretaría;
- XI. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo;
- XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;
- XIII. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos; y
- XIV. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

ART. 18.- Cumplido el término de la concesión, y en su caso, de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libre de todo gravamen.

Ley orgánica de la APF(art.36 SCT)

ART. 36.-(Reformado por el Artículo Primero del Decreto de 23 de diciembre de 1982, publicado en "Diario Oficial" de 29 del mismo -mes y año, en vigor -el 1o. de enero de 1983, para quedar como sigue):

"ART. 36.-A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

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

II.-**(Reformada por el Artículo Único del Decreto de 4 de diciembre de 1986, publicado en "Diario Oficial" de 24 del mismo mes y año, en vigor al día siguiente):**

II.- Regular, Inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos; conducir la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionarios con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos.

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

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

- V.- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;
- VI.- Administrar la Operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;
- VII.- Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la, vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;
- VIII.- Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario;
- IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de auto transportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;
- X.- Realizar la vigilancia en general y el servicio de policía en las carreteras federales;
- XI.- Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;
- XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de, los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;
- XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;
- XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

- XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios Públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder lar, licencias y autorizaciones respectivas;
- XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;
- XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;
- XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;
- XIX.- Adjudicar y otorgar contratos concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como. Coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;
- XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios;
- XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;
- XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;
- XXIII.- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género;
- XXIV.- Otorgar concesiones o permiso.- para construir las obras que le corresponda ejecutar;

XXV.- (Reformada por el Artículo Unico del Decreto de 22 de mayo de 1992, publicado en "Diario Oficial" de 25 del mismo mes y año, en vigor al día siguiente, para quedar como sigue):

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

XXVI - Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes; y

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

* Actualizado al 25 de enero de 2001

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en el artículo 36 fracciones I y IX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 8o. fracciones I, III y IX, 9o., 33, 34, 36, 41 a 43, 46 a 50, 55, 62, 68, 79 y 80 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1o.- El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y compete a la Secretaría, para efectos administrativos, la aplicación e Interpretación del mismo.

ARTICULO 2o.- Para los efectos de este reglamento se entenderá por:

- I. Arrendadora: La persona moral que con registro de la Secretaría arriende vehículos automotores, remolques y semirremolques que cuenten con placas y tarjetas de circulación de servicio de autotransporte federal, o bien automóviles para uso particular;
- II. Arrendatario: La persona que con permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo o de carga, contrate en arrendamiento vehículos automotores, remolques y semirremolques para uso exclusivo de estos fines, así como transporte privado; o bien, la persona que arriende automóviles para uso particular;
- III. Destinatario o consignatario: Persona receptora de mercancías transportadas por autotransporte federal;
- IV. Expedidor o remitente: Persona que a nombre propio o de un tercero, contrata el servicio de autotransporte federal de carga;
- V. Ley: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- VI. Norma: Norma Oficial Mexicana que expide la dependencia competente, sujetándose a lo dispuesto en la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización;
- VII. Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares;
- VIII. Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local;
- IX. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y
- X. Unidad de verificación: Permisionario acreditado por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para realizar actos de verificación.

ARTICULO 3o.- La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga y los servicios auxiliares que los

complementan, se sujetarán a las disposiciones de la Ley, los tratados internacionales, este reglamento y las normas que emita la Secretaría.

ARTICULO 4o.- Los vehículos para el servicio de autotransporte federal, estarán dotados de placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjetas de circulación, las cuales deberán sujetarse al procedimiento de expedición, reposición, revalidación y modificación correspondientes.

Las placas de servicio público federal tendrán la vigencia que señale la norma correspondiente, a cuyo término deberá efectuarse el canje de las mismas, de conformidad con el aviso que al efecto publique la Secretaría en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO 4-A.- Dentro del plazo de quince días, el propietario de un vehículo de servicio de auto transporte federal matriculado queda obligado a solicitar la modificación de la tarjeta de circulación a la Secretaría en caso de cambio de modalidad, nombre o domicilio del permisionario o propietario, número de motor o características del vehículo especificadas en la tarjeta.

Para lo anterior, deberá presentar solicitud por escrito acompañando los documentos siguientes:

- I. Tarjeta de circulación vigente;
- II. Declaración de características del vehículo, y
- III. Documento que avale la modificación solicitada.

La Secretaría, en un plazo máximo de diez días hábiles, en caso de modificación simple, y de 20 días hábiles en caso de cambio de modalidad, deberá entregar al

solicitante la resolución que corresponda. Los plazos señalados comenzarán a correr a partir de que se encuentre debidamente requisitada la solicitud.

ARTÍCULO 4-B.- Los vehículos que transiten por las carreteras federales con el exclusivo objeto de ser trasladados de un lugar a otro dentro del territorio nacional, deberán estar provistos de placas de traslado destinadas a su identificación, expedidas por la Secretaría.

Para este efecto, los interesados deberán presentar solicitud por escrito a la Secretaría en la que se señale la cantidad de placas que se requieren, debiendo anexar la siguiente documentación:

- I. Póliza de seguro de responsabilidad civil;
- II. Fianza, y
- III. En caso de empresas trasladistas, carta de apoyo o contrato de servicio.

ARTICULO 5o.- Los vehículos destinados al auto transporte federal y transporte privado deberán ostentar con caracteres claros y legibles en su exterior, el nombre y domicilio del permisionario de conformidad con la norma respectiva.

ARTICULO 6o.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría los servicios siguientes:

- I. Operación y explotación del autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga;
- II. Unidades de verificación físico-mecánica;
- III. Arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos;
- IV. Construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros y carga, y
- V. Transporte privado de personas y de carga.

Asimismo requerirán permiso el auto transportistas estatales o municipales que transiten por caminos de jurisdicción federal.

ARTICULO 7o.- Los permisos para el servicio de auto transporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

- I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría;
- II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación;
- III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física;
- IV. (Se deroga)
- V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente;
- VI. (Se deroga)
- VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos;
- VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente;
- IX. Póliza de seguro del viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo;
- X. Declaración de características del vehículo;
- XI. Horarios mínimos;
- XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada;
- XIII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo;
- XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes.

Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado; Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y el párrafo inmediato anterior del presente artículo.

ARTICULO 8o.- En la obtención de permisos para prestar el servicio de auto transporte federal de turismo, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y penúltimo párrafo del artículo anterior.

En el caso de permisos para el servicio de autotransporte de turismo internacional, deberán acreditar los requisitos señalados en las fracciones I, V a X, XIV y penúltimo párrafo del artículo anterior. Deberán acreditar también, que en el país de origen, se encuentran autorizados para la prestación de este tipo de servicios.

En el caso de la modalidad de chofer-guía se deberá presentar, además de lo señalado en los párrafos anteriores, según corresponda, credencial de guía de turistas general vigente.

ARTICULO 9o.- En la obtención de permiso para la prestación del servicio de auto transporte federal de carga, los solicitantes deberán acreditar los requisitos establecidos en las fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7o.

Para la prestación del servicio de autotransporte de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, deberá presentarse, además de lo señalado en el presente artículo, el listado de productos a transportar y la documentación que especifique el material con que fueron

construidos los auto tanques, según se establezca en las normas oficiales mexicanas, así como póliza de seguro de daños al medio ambiente.

ARTICULO 10.- Tratándose de la obtención de permisos para operar el transporte privado de personas y de carga, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7o., deberán presentar tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación del vehículo expedido por la autoridad local que corresponda.

En caso de prestar servicios de transporte privado de carga de materiales y residuos peligrosos, se deberá presentar, adicionalmente, lo previsto en el segundo párrafo del artículo anterior.

ARTICULO 10A.- Para la obtención del permiso para la construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros y carga, los interesados, además de la documentación señalada en las fracciones I, III y V, y penúltimo párrafo, en su caso, del artículo 7o., deberán presentar los documentos siguientes:

- I. El croquis que indique la ubicación y superficie del terreno en donde se pretende construir y operar la terminal, en el que se señale las dimensiones del terreno, superficie, colindancias y orientación;
- II. La copia certificada del documento que acredite la legal posesión del, inmueble en el que se pretenda construir, operar y explotar terminales;
- III. El permiso o autorización sobre uso de suelo del predio en donde se pretenda construir la terminal, expedido por autoridad competente;
- IV. El proyecto arquitectónico de la terminal que se pretenda construir, que contenga el listado de las áreas que conformarán las instalaciones, descripción del equipo, señalización y servicios para la operación de la terminal;
- V. (Se deroga)

VI. El reglamento interno de operación de la Terminal, elaborado por el solicitante. Para obtener los permisos a que se refiere este artículo, los interesados deberán presentar su solicitud en el centro SCT en que se ubique su domicilio y serán otorgados por la Secretaría a través de la unidad central competente.

En los casos en que se solicite el establecimiento de una terminal en poblaciones donde existan en operación terminales centrales, la Secretaría al resolver el otorgamiento del permiso, tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad;

Los antecedentes de reubicaciones de terminales que se hubieren realizado como consecuencia de dichos programas; la distancia entre la terminal propuesta y la existente, así como los núcleos de población; los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso y medios de transporte para los usuarios.

ARTICULO 11.- Las personas interesadas en obtener permisos para prestar servicios de arrastre y arrastre y salvamento, deberán reunir los requisitos determinados en las fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7o. Adicionalmente, para el servicio de arrastre y salvamento, deberán presentar croquis de la ruta solicitada.

ARTICULO 12.- En la obtención de permisos para operar depósito de vehículos, deberá acreditarse, además de lo establecido en las fracciones I a V y, en su caso, el penúltimo párrafo del artículo 7o., lo siguiente:

I. La propiedad o legal posesión por un término mínimo de cinco años, de un terreno con superficie mínima de 5,000 m² el cual deberá, en su caso, cercarse y acondicionarse con instalación eléctrica, teléfono o algún otro medio de comunicación, piso compactado, extinguidores y rotulado para su identificación, y

VI. El reglamento interno de operación de la Terminal, elaborado por el solicitante. Para obtener los permisos a que se refiere este artículo, los interesados deberán presentar su solicitud en el centro SCT en que se ubique su domicilio y serán otorgados por la Secretaría a través de la unidad central competente.

En los casos en que se solicite el establecimiento de una terminal en poblaciones donde existan en operación terminales centrales, la Secretaría al resolver el otorgamiento del permiso, tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad;

Los antecedentes de reubicaciones de terminales que se hubieren realizado como consecuencia de dichos programas; la distancia entre la terminal propuesta y la existente, así como los núcleos de población; los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso y medios de transporte para los usuarios.

ARTICULO 11.- Las personas interesadas en obtener permisos para prestar servicios de arrastre y arrastre y salvamento, deberán reunir los requisitos determinados en las fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7o. Adicionalmente, para el servicio de arrastre y salvamento, deberán presentar croquis de la ruta solicitada.

ARTICULO 12.- En la obtención de permisos para operar depósito de vehículos, deberá acreditarse, además de lo establecido en las fracciones I a V y, en su caso, el penúltimo párrafo del artículo 7o., lo siguiente:

I. La propiedad o legal posesión por un término mínimo de cinco años, de un terreno con superficie mínima de 5,000 m² el cual deberá, en su caso, cercarse y acondicionarse con instalación eléctrica, teléfono o algún otro medio de comunicación, piso compactado, extinguidores y rotulado para su identificación, y

- II. Póliza de seguro por responsabilidad civil general o fondo de garantía vigente, y
- I. Permiso o autorización de uso de suelo expedido por autoridad competente.

ARTÍCULO 12-A.- Cuando los servicios de arrastre o arrastre y salvamento se efectúen a vehículos que transporten mercancías, la descarga, recolección, transbordo, traslado y almacenamiento de las mismas, deberá realizarse preferentemente por el usuario.

Cuando por la gravedad de las circunstancias del caso y la autoridad correspondiente lo disponga, la descarga, recolección y transbordo de la carga, podrá efectuarla el permisionario, conforme al costo que convenga con el usuario y a falta de ellos, se ajustarán al precio que normalmente opere en el momento de la realización de dicho servicio.

ARTICULO 13.- Las modificaciones de escritura constitutiva respecto a la denominación, objeto social y domicilio, así como integración del órgano de administración, deberán registrarse ante la Secretaría, dentro de los siguientes quince días hábiles a que ocurra dicha modificación.

ARTICULO 14.- El arrastre privado de vehículos se autorizará a personas que requieran remolcar sus propios vehículos, previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10.

ARTICULO 15.- Los permisos a que se refiere este capítulo, se otorgarán por el Centro SCT en que se ubique el domicilio del solicitante o por la unidad administrativa central competente, en un plazo que no excederá de treinta días naturales, contado a partir de aquel en que se hubiere presentado la solicitud

debidamente requisitada. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como resuelta en sentido afirmativo.

ARTICULO 16.- El procedimiento para otorgar permisos para operar unidades de verificación físico-mecánica se sujetará a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley, en lo que se refiere al procedimiento de concurso público.

ARTICULO 17.- Los permisos contendrán, según la naturaleza del servicio, lo siguiente:

- I. Motivación y fundamentación legal;
- II. Nombre y domicilio del permisionario;
- III. Registro federal de contribuyentes;
- IV. Clase y modalidad del servicio;
- V. Derechos y obligaciones de los permisionarios;
- VI. Ruta, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros;
- VII. Número y tipo de unidades que ampara;
- VIII. Características y condiciones generales de operación;
- IX. Vigencia;
- X. Causas de revocación y terminación; y
- XI. Tramo autorizado, tratándose del servicio de arrastre y salvamento.

Artículo 17-A.- En caso de que el titular de un permiso de autotransporte federal quiera dar de alta vehículos adicionales a los que ampara el permiso, deberá presentar los documentos previstos en las fracciones VI, VII, VIII, X y XIV del artículo 7o., además de lo que a continuación se indica para cada modalidad:

I. Tratándose de alta de vehículos adicionales en permisos de autotransporte federal de pasajeros, lo previsto en las fracciones IX, XI, XII y XIII del artículo 7o., y

II. En caso de alta de vehículos adicionales en permisos de autotransporte federal de turismo y privado de personas y carga, lo previsto en la fracción IX del artículo 7.

Reglamento de autotransporte federal titulo IV

AUTOTRANSPORTE DE CARGA

ARTICULO 39.- Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de auto transporte federal de carga se clasifica en:

I. Carga general, y

II. Carga especializada.

ARTICULO 40.- El servicio de carga general, consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.

ARTICULO 41.- El servicio de carga especializada comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola. Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viaje que otorgue la Secretaría.

Del Autotransporte Federal

CAPITULO I

Disposiciones generales

ART. 33.- Los servicios de auto transporte federal, serán los siguientes:

I. De Pasajeros;

II. De Turismo;

III. De Carga.

ART. 34.- La prestación de los servicios de auto transporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas.

ART. 35.- Todos los vehículos de auto transporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.

ART. 36.- Los conductores de vehículos de auto transporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expide la Secretaría, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.

El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos y simuladores que se establezcan en los reglamentos respectivos.

Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuenten con la licencia federal vigente.

La Secretaría llevará a registro de las licencias que otorgue.

ART. 37.- Los permisionarios tendrán la obligación de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz.

ART. 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

ART. 39.- Los vehículos destinados al servicio de auto transporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

ART. 40.- No se requerirá de permiso para el transporte privado, en los siguientes casos:

I. Vehículos de menos de 9 pasajeros, y

II. Vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil tratándose de personas morales, en vehículos hasta de 8 toneladas de carga útil.

Lo anterior, sin perjuicio de que para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos se cumpla con las disposiciones aplicables.

ART. 41.- La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo.

ART. 42.- Las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques con placas de servicio de auto transporte federal a que se refiere esta Ley, deberán registrarse ante la Secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo. Asimismo, sólo podrán arrendar sus unidades o permisionarios que cubran los mismos requisitos que los

ART. 43.- Sólo podrán obtener registro como empresas arrendadoras de remolques y semirremolques los que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Estén constituidas como sociedades mercantiles conforme las leyes mexicanas y que su objeto social establezca expresamente el servicio de arrendamiento de remolques y semiremolques;

II. Obtener placas y tarjetas de circulación para cada remolque y semiremolque y

III. Acreditar la propiedad de las unidades.

Estas empresas no podrán en ningún caso prestar directamente el servicio de autotransporte federal de carga.

ART. 44.- Las empresas arrendadoras de automóviles para uso particular, que circulen en carreteras de jurisdicción federal, podrán optar por obtener de la Secretaría tarjeta de circulación y placas de servicio federal.

ART. 45.- Tratándose de arrendamiento puro y financiero de vehículos destinados al servicio federal de auto transporte, se estará a las disposiciones legales de la materia.

CAPITULO II

Del Autotransporte de Pasajeros

ART. 46.- Atendiendo a su operación y al tipo de vehículos, el servicio de auto transporte de pasajeros se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo.

ART. 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de auto transporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud, en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.

CAPITULO III

Auto transporte de Turismo

ART. 48.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de auto transporte de turismo, podrán ser por su destino nacionales o internacionales.

El servicio nacional de autotransporte de turismo se prestará en todos los caminos de jurisdicción federal sin sujeción a horarios o rutas determinadas. Dicho servicio, atendiendo a su operación y tipo de vehículos se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo.

ART. 49.- Los permisos para prestar los servicios de auto transporte turístico autorizan a sus titulares para el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y terminales terrestres, en servicios previamente contratados.

CAPITULO IV

Autotransporte de Carga

ART. 50.- El permiso de auto transporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el auto transporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos.

Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso se requiere de permiso especial que otorgue la Secretaría, en los términos de esta Ley y los reglamentos respectivos.

ART. 51.- Las maniobras de carga y descarga, y en general, las que auxilien y complementen el servicio de auto transporte federal de carga, no requerirán autorización alguna para su prestación, por lo que los usuarios tendrán plena

libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo.

De los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal

CAPITULO I

Clasificación de los servicios auxiliares

ART. 52.- Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares al auto transporte federal, serán los siguientes:

- I. Terminales de pasajeros;
- II. Terminales interiores de carga;
- III. Arrastré, salvamento y deposito de vehículos,
- IV. Unidades de verificación, y
- V. Paquetería y Mensajería.

CAPITULO II

Terminales de Pasajeros

ART. 53.- Para la prestación de l servicio de auto transporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros, sin perjuicio de obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.

La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el Reglamento correspondiente.

CAPITULO III

Terminales Interiores de Carga

ART. 54.- Las terminales interiores de carga son instalaciones auxiliares el servicio de transporte en las que se brindan a terceros servicios de transbordo de carga y otros complementarios. Entre estos se encuentran: carga y descarga de camiones

y de trenes, almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación de carga y vigilancia y custodia de mercancías.

Para su instalación y conexión a la vía férrea y a la carretera federal requerirá permiso de la Secretaría.

CAPITULO IV

Arrastre, salvamento y depósito

ART. 55.- Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos.

CAPITULO V

Unidades de verificación y centros de capacitación

ART. 56.- Las unidades de verificación físico-mecánica de los vehículos que circulen por carreteras federales, podrán ser operadas por particulares mediante, permiso expedido por la Secretaría y su otorgamiento a que se refiere el artículo 7º de esta Ley.

Art. 57.- Para operar un centro destinado a la capacitación y el adiestramiento de conductores del servicio de auto transporte federal, será necesario contar con las autorizaciones que otorguen las autoridades correspondientes. La Secretaría se coordinará con las autoridades competentes para los requisitos de establecimiento así como para los planes y programas de capacitación y adiestramiento.

CAPITULO VI

Paquetería y mensajería

ART. 58.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta Ley y estará sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte.

Título V

Del Auto transporte Internacional de Pasajeros, Turismo y Carga

ART. 59.- El auto transporte internacional de pasajeros, turismo y carga es el que opera de un país extranjero al territorio nacional, o viceversa y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables.

ART. 60.- Los vehículos nacionales y extranjeros destinados a la prestación de servicios de auto transporte internacional de pasajeros, turismo y carga a que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley y sus reglamentos, asimismo, deberán contar con placas metálicas de identificación e instrumentos de seguridad. Los operadores de dichos vehículos deberán portar licencia de conducir vigente.

ART. 61.- Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el período autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de auto transporte de carga.

Título VII

Inspección, Verificación y Vigilancia

ART. 70.- La Secretaría tendrá a su cargo la inspección y vigilancia para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes y los servicios de auto transporte y sus servicios auxiliares.

Asimismo, la Secretaría podrá inspeccionar o verificar que tanto el auto transporte federal como particular cumplen con las disposiciones sobre pesos dimensiones y

de seguridad en las carreteras de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas.

La Secretaría podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

ART. 71.- Las visitas de inspección se practicarán en días y horas hábiles, por inspectores autorizados que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse. Sin embargo, podrán practicarse inspecciones en días y horas inhábiles en aquellos casos en que el tipo y la naturaleza de los servicios así lo requieran en cuyo caso se deberán habilitar en la orden de visita.

Los concesionarios de caminos y puentes y los permisionarios que presten servicios de auto transporte y sus servicios auxiliares, están obligados a proporcionar a los inspectores designados por la Secretaría, todos los datos o informes que les sean requeridos y permitir el acceso a sus instalaciones para cumplir su cometido conforme a la orden de visita emitida por la Secretaría. La Información que proporcionen tendrá carácter confidencial.

ART. 72.- De toda visita de inspección se levantará acta debidamente circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el inspector si aquélla se hubiere negado a designarlos.

ART. 73.- En el acta que se levante con motivo de una visita de inspección se hará constar lo siguiente:

- I. Hora, día mes y año en que se practicó la visita;
- II. Ubicación de las instalaciones del concesionario o permisionario donde se practicó la visita;
- III. Nombre y firma del inspector;
- IV. Nombre, domicilio y firma de las personas designadas como testigos;
- V. Nombre y carácter o personalidad jurídica de la persona que atendió la visita de inspección;

- VI. Objeto de la visita;
- VII. Fecha de la orden de visita, así como los datos de identificación del inspector;
- VIII. Declaración de la persona que atendió la visita o su negativa a permitirla, y
- IX. Síntesis descriptiva sobre la visita, asentando los hechos, datos y omisiones derivados del objeto de la misma.

Una vez elaborada el acta, el inspector proporcionará una copia de la misma a la persona que atendió la visita, aun en el caso de que ésta se hubiera negado a firmarla, hecho que no afectará su validez.

El visitado contará con un término de 10 días hábiles, a fin de que presente las pruebas y defensas que estime conducentes, en el caso de alguna infracción a las disposiciones de la presente Ley. Con vista en ellas o a falta de su presentación, la Secretaría dictará la resolución que corresponda.

TITULO VIII

De las Sanciones

ART. 74.- Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

- I. Prestar servicios de auto transporte federal sin el permiso respectivo, con multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;
- II. Prestar servicios de auto transporte federal con vehículos cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes, con vehículos cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes, con multa de cien a mil salarios mínimos;
- III. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientos salarios mínimos;
- IV. Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, con multa al conductor de cien a doscientos salarios y suspensión de la licencia por un año, por la segunda infracción cancelación de la licencia;

V. Rebasar, el auto transporte, los máximos de velocidad establecidos por la Secretaría con multa al conductor de cincuenta a cien salarios mínimos, suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción y cancelación de la misma por la tercera infracción;

VI. Conducir vehículos de auto transporte en caminos y puentes sin la licencia que exige la ley, con multa de cincuenta a cien salarios mínimos, en la misma infracción incurrirá el empresario o dueño de vehículo que autorice su manejo cuando el conductor no cuente con licencia;

VII. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida por la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de auto transporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientos salarios mínimos;

VIII. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cincuenta a quinientos salarios mínimos; y

IX. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley o sus reglamentos, será sancionada con multa hasta de mil salarios mínimos.

En caso de reincidencia. La Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas, salvo las excepciones o casos específicos previstos en esta Ley.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

ART. 75.- El que sin previamente obtenido concesión o permiso de la Secretaría opere o explote caminos, puentes o terminales, perderá en beneficio de la Nación, las obras las obras ejecutadas a las instalaciones establecidas.

Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas poniéndolas bajo guarda de un Interventor, previo inventario que al respecto se formule. Posteriormente al aseguramiento se concederá, un plazo de 10 días hábiles al presunto infractor para que presente las pruebas y defensas que estime pertinentes en su caso, pasado dicho termino. La Secretaría dictará la resolución fundada y motivada que corresponda.

ART. 76.- El monto de las sanciones administrativas que se impongan a los permisionarios con motivo del servicio, será garantizado con el valor de los propios vehículos o mediante el otorgamiento de garantía suficiente para responder de las mismas. En caso de que la garantía sea el vehículo, podrá entregarse en depósito a su conductor o a su legítimo propietario, quienes deberán presentarlo ante la autoridad competente cuando ésta lo solicite.

El propietario del vehículo dispondrá de un plazo de 30 días naturales, contado a partir de la fecha en que se fijó la multa para cubrirla así como los gastos a que hubiere lugar, en caso contrario, se formulará la liquidación y se turnará, junto con el vehículo, a la autoridad fiscal competente, para su cobro, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 80 de esta Ley.

ART. 77.- Al imponer las sanciones a que se refiere este Título, la Secretaría deberá considerar:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. Los daños causados; y
- III. La reincidencia.

ART. 78.- Las sanciones que se señalan en este Título se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte, ni de que, cuando proceda, la Secretaría revoque la concesión o permiso.

ART. 79.- Para declarar la revocación de las concesiones y permisos, suspensión de servicios y la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, se estará a lo siguiente:

I. La Secretaría hará saber al presunto infractor la causa o causas de la sanción, concediéndole un plazo de 15 días hábiles para que presente sus pruebas y defensas; y

II. Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor a 30 días naturales.

ART. 80.- Contra las resoluciones dictadas por la Secretaría con fundamento en esta Ley, se podrá interponer, ante la propia Secretaría, recurso de reconsideración, dentro del plazo de 15 días naturales siguientes a la fecha de la notificación de tales resoluciones.

El recurso tiene por objeto revocar, modificar o confirmar la resolución reclamada y los fallos que se dicten contendrán la fijación del acto impugnado, los fundamentos legales en que se apoye y los puntos de resolución. Los reglamentos de la presente Ley establecerán los términos y demás requisitos para la tramitación y substanciación del recurso.

La interposición del recurso se hará mediante escrito dirigido a la autoridad emisora del acto, en el que se deberá expresar el nombre y domicilio del recurrente y los agravios, acompañándose los elementos de prueba que se consideren necesarios, así como, en su caso, las constancias que acrediten la personalidad del promovente.

La interposición del recurso suspenderá la ejecución de la resolución impugnada.

La Secretaría dictará resolución en un término que no excederá de 60 días naturales contados a partir de la fecha en que se haya interpuesto el recurso.

4.2.1. TARIFAS

Las Tarifas se regula por la Secretaria de Comunicaciones y transporte a todo transportista en México y en extranjero por las vigentes en cada país.

ART. 19.- En caso de que la Secretaría considere que en alguna o algunas rutas no exista competencia efectiva a la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

ART. 20.- La Secretaría podrá establecer las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

En los supuestos a que se refieren este artículo y el anterior en los que se fijan tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

ART. 21.- Cuando un permisionario sujeto a regulación tarifaria considere que no se cumplen las condiciones señaladas en este capítulo, podrá solicitar opinión de la Comisión Federal de Competencia. Si dicha Comisión opina que las condiciones de competencia hacen improcedente en todo o en parte la regulación, se deberán hacer las modificaciones o supresiones que procedan”.²²

²² Datos tomados de la pagina Web de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

4.2.2. Marco Operativo

El desarrollo sano del auto transporte de carga requiere de un Marco Operativo que garantice la prestación del servicio, en condiciones de seguridad y eficacia.

Son muchos los aspectos que determinan la operación en condiciones adecuadas de seguridad y productividad. Algunos tienen que ver con aspectos técnicos, otros con labores de supervisión, capacitación, organización, información y hasta la tramitación.

Deben analizarse de manera que exista un equilibrio justo; obedeciendo a condiciones reales de operación y a necesidades tangibles de crecimiento y desarrollo.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, México se vio obligado a incorporarse de manera acelerada al proceso de normalización de todas las actividades productivas. El auto transporte de carga no escapó a esta situación. En menos de 6 años se han incorporado un sin número de normas técnicas, más para cumplir los compromisos con el exterior, que para normar una actividad de acuerdo a sus condiciones reales de operación.

La tramitología que toda empresa de auto transporte debe llevar a cabo para su actividad; continúa siendo un elemento que afecta la productividad de ellas... el mayor costo en que se incurre es tener un equipo sin producir, mientras se obtienen las autorizaciones necesarias.

Otro aspecto que afecta en gran medida la operación; es el que se refiere a las labores de inspección, ya que al no existir manuales y procedimientos claros, estas se desarrollan en condiciones de una gran discrecionalidad, generando la tan dañina corrupción.

4.2.3. Infraestructura Carretera en México.

La infraestructura carretera es el principal medio de desplazamiento de personas y bienes, de ahí su importancia. Y el auto transporte de carga por su facilidad de acceso a los diversos espacios geográficos, resulta insustituible como instrumento de distribución.

Actualmente la construcción de infraestructura se da cuando el flujo de vehículos lo justifica, este principio ha provocado el círculo vicioso "no hay carreteras porque no hay vehículos, y no hay vehículos porque no hay carreteras".

La situación actual de la infraestructura, representa una de las simetrías de México con Estados Unidos de Norte América, con marcadas desventajas para nuestro país, esto se refleja en la rentabilidad de las empresas transportistas mexicanas, que muestran baja competitividad frente a transportistas de otros países.

En México, el crecimiento de la economía ha rebasado en mucho el desarrollo de la infraestructura carretera. Se tiene graves desequilibrios entre los estados del norte y del sur de la República Mexicana, lo que ocasiona que no se establezcan las industrias a pesar de que en el sur se cuente con abundantes recursos naturales y humanos.

Existen necesidades de ampliación de la cobertura carretera a lo largo de las fronteras y algunos de los ejes transversales de comunicación. Hace falta inversiones en libramientos y accesos que mejoren la conexión de las carreteras con la viabilidad urbana, puertos marítimos y enlaces fronterizos; polo que se requiere de fuertes inversiones, pues el porcentaje de tramos en mal estado, supera en casi el doble a los kilómetros en buenas condiciones.

4.2.4. Tratados internacionales

Por un gran espacio territorial y las dimensiones de sus fronteras; México posee una situación privilegiada que ha capitalizado en la firma de diversos tratados internacionales que finalmente, se traducen en un vigoroso intercambio comercial de bienes y servicios.

De todos los tratados que México ha suscrito, el de América del Norte es el que marca la pauta en relación con los demás, toda vez que de acuerdo al principio del trato de nación más favorecida, nuestro país debe cuidar el no dar a otros países, mejores beneficios que los acordados con Estados Unidos y Canadá.

4.2.5. Servicios de logística

En este punto veremos la logística que muy importante en el transporte para movilizar una mercancía por lo que se estudia el menor tiempo y costo del traslado de la mercancía.

Por lo que hay que promover una efectiva regulación para que los servicios de logística, se mantengan como una actividad de apoyo al transporte.

LOGISTICA DE TRANSPORTE

La adecuada planeación en el envío o recepción de materiales son la clave de una gestión exitosa.

- Desarrollo de proyectos especiales para transporte y despacho aduanal en condiciones óptimas de tiempo y costo.
- Análisis general de costos en busca de opciones correctas.
- Estudio de rutas de transporte adecuadas.
- Combinación de los diferentes transportes a favor de un servicio de excelencia.
- Análisis de las facilidades que brinda la legislación aduanera para la importación y exportación en condiciones favorables.
- Reglas de origen.
- Manejo de mercancías sobredimensionadas

Capitulo 5.

Propuesta de una Guía Administrativa Contabilizadora

De acuerdo al estudio y evaluación al Catalogo de cuentas de la empresa "Transnacional X, S.A. de C.V.", con actividad de reexpedición de mercancías(Menajes y/o Mudanzas, Almacenes, Desempaques etc.), fue fundada desde Octubre de 1988; ha tenido como principal objetivo la satisfacción y seguridad total del cliente en cada uno de sus servicios prestados.

Esta empresa es 100% mexicana, dirigida por su fundador y sus familiares, se ha podido colocar dentro del territorio nacional a través de sus diferentes sucursales en Guadalajara, Jalisco y Laredo Tamaulipas; Fuera de territorio nacional con sus sucursales de Miami, Laredo Texas e Indiana en Estados Unidos de Norte América.

Es un importante lugar nacional y extranjero de reconocimiento ya que el servicio y atención es brindado por los propios dueños del negocio.

La empresa tiene ubicada su casa matriz en el Estado de México; lugar donde se dirige y coordina sus diversas funciones tanto de la matriz como de las sucursales.

Por lo expuesto anteriormente el manejo administrativo y contable forma parte de un pilar muy fuerte dentro de la empresa. Un estudio previo a su catalogo de cuentas actual permitió detectar, insuficiencias en el registro contable y captura de la misma información por lo que es nada practico dicho catalogo; Ya que no se han definido claramente las diferentes cuentas del catalogo. Como son: Activo, Pasivo, Capital; Resultados y Cuentas de Orden. Lo que representa perdida de tiempo al no tener oportunamente la información y esta, no sea veraz ni real en los resultados. Esto repercute en la toma de decisiones debido a que no se cuenta con

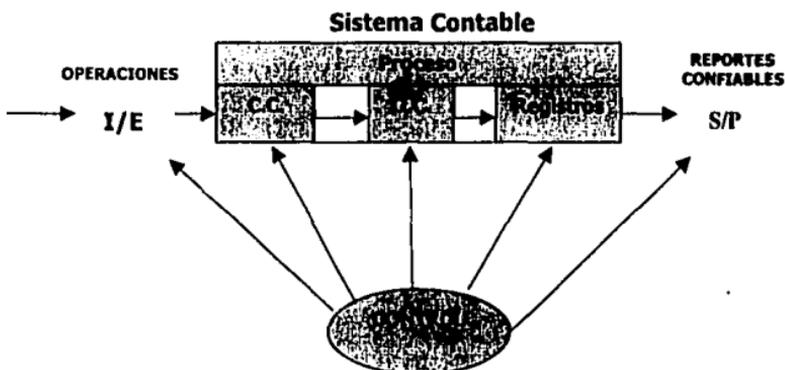
una guía administrativa contabilizadora que les indicara los pasos a seguir a las personas involucradas.

5.1. Diseño Conceptual.

Es una lista de datos o información referente al área Administrativa – Contable de la organización, por lo que la guía administrativa contabilizadora es una lista de pasos a seguir para llevar mejor el registro de las operaciones de la organización.

Las operaciones que se registran se clasifican en cuentas de activo, cuentas de pasivo, cuentas de capital, cuentas de resultados y cuentas de orden.

5.2. Diseño Estructural.



I/E = Insumo ó entrada(Operaciones financieras que realiza la organización.)

S/P = Salida o producto del sistema contable(Que proporciona reportes confiables.)

C.C. = Catálogo de cuentas, lista ordenada de cuentas de activo, pasivo, capital, resultados y cuentas de orden que genera la organización en sus movimientos financieros en el periodo.

G.C. = Guía Administrativa Contabilizadora, se utiliza para llevar un mejor manejo de las cuentas y conocer mejor sus cargos y abonos; además de su código de la cuenta para su registro contable.

Registros. = Movimientos de las operaciones financieras de la organización en un periodo.

Control = Se revisa el tiempo de utilización de la cuenta y sus movimientos dentro de la organización.

5.3. Diseño funcional

5.3.1. Descripción de conceptos

El código es el número que se le otorga a cada cuenta en la que diremos que las cuentas con número 1101 son de Activo circulante, con número 1201 son de Activo Fijo, con número 1301 son de Activo Diferido, las cuentas con número 2101 son cuentas de Pasivo, las cuentas con número 3100 son Capital y las cuentas con número 4101 son de Resultados.

En el espacio de Concepto va el nombre de la cuenta, en lo que respecta a los movimientos de la cuenta se denominan cargos o sea las entradas o a los movimientos de registro que a tenido cada cuenta, los abonos son las salidas o los movimientos de registro que a tenido cada cuenta.

En los que respecta a la naturaleza de las cuentas, diremos que las cuentas con naturaleza deudora son las cuentas en las cuales los Aumentos se registran con Cargos y las Disminuciones con abonos, en vista de lo cual su saldo es siempre DEUDOR, las cuentas de Activo son generalmente, de naturaleza deudora.

Las cuentas con naturaleza acreedoras son las cuentas en las cuales los aumentos se registran con Abonos y las Disminuciones con cargos, en vista de lo cual, su saldo es siempre ACREEDOR y las cuentas de Pasivo y de Capital son, generalmente de naturaleza acreedora.

"Guía Administrativa Contabilizadora".

Código de la cuenta	Concepto	Entradas	Salidas		
1101-000-000	Caja	Entradas de efectivo, Cheques en depósito de proveedores, cobros de nomas al personal eventual, cobros de los velados de los trabajadores y	Salidas de efectivo, Cheques de pago de nomas del personal eventual, pago de los velados y salidas.	X	
1102-000-000	Bancos	Unero en el banco de la empresa, por el dinero que deposita de los cobros y por los intereses que banco paga.	Por los retiro de los Cheques girados, por comisiones que el banco cobra		
1102-001-000	Bancos Moneda Nacional			X	
1102-002-000	Bancos Moneda Extranjera	Cobro a clientes en moneda extranjera, intereses, préstamos bancarios e intereses.	Pago de documentos, aceptación, pago a proveedores extranjeros.	X	
1102-003-000	Traspasos Bancarios	De la entrada de transferencias de otros bancos.	De la salida de la transferencia.	X	
1103-000-000	Inversiones	Por el importe de las inversiones.	Por el importe de los títulos que se venden.	X	
1104-000-000	Mercancías en Tránsito	Por importe de mercancías, más o menos responsabilidades a la compra de mercancías para de plazo, son recibidas en la empresa.	Por el costo de adquisición de mercancías adquiridas que no se reciben en la empresa.	X	
1106-000-000	Clientes	Por el importe de las cuentas por cobrar a los clientes.	Por las disminuciones de las cuentas por cobrar a los clientes, por cobros, por descuentos, por rebajas, liquidaciones o descuentos acordados a clientes.	X	
1107-000-000	Anticipos a Proveedores	Por las cantidades adelantadas a proveedores como anticipo de compra futura y por las cuentas no liquidadas recibidas.	Por el costo de adquisición de mercancías por las cuentas anticipos a proveedores.	X	
1109-000-000	Deudores Diversos	Por los préstamos otorgados a los "deudores diversos".	Por el importe cobrado a los "deudores diversos".	X	
1110-000-000	Servicios en Proceso		Impuesto sobre la renta calculado de acuerdo con la ley vigente.		
1111-000-000	Anticipos I S R	Anticipos a cuenta del impuesto anual y pago final del impuesto.		X	

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1112-000-000	IVA Acreditable	Por las cantidades pagadas por concepto de IVA Al adquirir bienes o prestar servicios	Para saldarla ya que su saldo se imputa a la cuenta de IVA Por Pagar	X
1201-000-000	Terranos	Del precio del costo del terreno	Del precio del costo del terreno vendido	X
1202-000-000	Edificio	Del precio del costo del edificio	Del precio del costo del edificio vendido	X
1203-000-000	Depreciacion Acumulada de Edificio	Por el importe de la depreciacion Acumulada que se cancela por haber vendido o por haber dado de baja el activo a que corresponde	Por importe de la depreciacion registrada y acumulada hasta el ejercicio	X
1204-000-000	Mobiliario y Equipo de Oficina	Del precio de costo de los inmuebles muebles e insulares	Del precio del costo de los inmuebles y enseres que se vendan	X
1205-000-000	Depreciacion Acumulada de Mobiliario y Equipo de Oficina	Por el importe de la depreciacion Acumulada que se cancela por haber vendido o por haber dado de baja el activo a que corresponde	Por importe de la depreciacion registrada y acumulada hasta el ejercicio	X
1206-000-000	Equipo de transporte	Del precio del costo de los vehiculos terrestres	Del precio del costo de los vehiculos que se vendan	X
1207-000-000	Depreciacion Acumulada de Equipo de Transporte	Por el importe de la depreciacion Acumulada que se cancela por haber vendido o por haber dado de baja el activo a que corresponde	Por importe de la depreciacion registrada y acumulada hasta el ejercicio	X
1208-000-000	Equipo de Computo	Del precio del costo del equipo de computo e insulares	Del precio del costo del equipo de computo que se vendan	X
1209-000-000	Depreciacion Acumulada de Equipo de Computo	Por el importe de la depreciacion Acumulada que se cancela por haber vendido o por haber dado de baja el activo a que corresponde	Por importe de la depreciacion registrada y acumulada hasta el ejercicio	X
1301-000-000	Pagos Anticipados			
1302-000-000	Intereses Pagados por Anticipado	Por los "intereses" que se pagan correspondientes a meses o años futuros	por los importes correspondientes a meses y/o trimestres	X
2100-000-000	Proveedores	Del valor de los pagos a cuenta o en liquidacion efectuados a los proveedores, del valor de los comprobantes devueltos y del valor de los rebajas concedidas por los proveedores	Del importe de los compras a credito pendientes de pago del valor de los compras efectuadas a credito y de los intereses que nos aplican por deviare	X
2101-000-000	Documentos por Pagar	Del valor nominal de los documentos que se pagan	documentos pendientes de pago	X
210-000-000	Cuentas por pagar			
2103-000-000	Acreedores Diversos	Del valor de los pagos a cuenta o en liquidacion efectuados a los acreedores, y del valor de los descuentos concedidos por ellos	Del valor de las cantidades que por conceptos distintos devienen de las compras se deben a terceras personas	X
2104-000-000	Impuestos por Pagar	Por el importe de los impuestos devengados que se pagan	divergidos pendientes de pago, por el importe de los impuestos que se van devengando	X
2105-000-000	IVA Trastadado	De los pago hechos a cuenta de	Por las cantidades cobradas por concepto de IVA Al vender bienes o prestar servicios	X

2100-000-000	P T U Por Pagar					
2200-000-000	Acreedores para Servicios en Proceso					
3100-000-000	Capital Contable	Del valor de los retiros que capital que haga el propietario	Del valor de las aportaciones de capital que haga el propietario y del valor de la diferencia entre activa y pasivo			X
3101-000-000	Reserva Legal					
3201-000-000	Resultado del Ejercicio	Por las cantidades que se desisten a crear o incrementar "reservas de capital" por los cantidades que las empresas a resultado de ejercicios anteriores y por las cantidades que retiren los propietarios o se paguen a trabajadores	Por el importe de la ganancia neta, obtenida a través de las operaciones realizadas por nuestra empresa durante el periodo al que corresponde			X
3202-000-000	Resultado de ejercicios Anteriores	Por el importe de las pérdidas periodos anteriores pendientes de amortizar.	Por el importe de las pérdidas anteriores correspondientes de aplicar			X
4100-000-000	Ingresos por Servicios	Por las devoluciones sobre servicios por los rebajas, las bonificaciones y los descuentos sobre la venta de un servicio	Por el ingreso por ventas de servicios			X
4200-000-000	Productos financieros	Diminución de importes de intereses descuentos, dividendos, etc	Intereses ganados, descuentos obtenidos y dividendos ganados			X
4202-000-000	Otros Ingresos	Diminuciones de "otros productos antes registrados"	Rentas ganadas, utilidad por la venta de activos, utilidad en cambios			X
4300-000-000	Gastos de Venta	Sueldos, comisiones, rentas energía eléctrica, teléfono, correo, artículos de uso, vigilancias papelerías, consumos o utilizados en el departamento de Ventas	Diminuciones de importes de gastos antes registrados			X
4400-000-000	Gastos de Administración	Sueldos, comisiones rentas energía eléctrica, teléfono, correo, artículos de uso, vigilancias papelerías, consumos o utilizados en el departamento de Administración	Diminuciones de importes de gastos antes registrados			X
4500-000-000	Gastos Generales	De todos los gastos generados distintos a los de Administración y Ventas.	Diminuciones de importes de gastos antes registrados.			X
4600-000-000	Gastos Financieros	Interés a nuestro cargo, descuentos otorgados, gastos de cobranza comisiones bancarias etc.	Diminuciones del importe de gastos antes registrados			X

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIONES

Es indudable que la aportación al conocimiento a través de la investigación, es lo más importante en todo quehacer tanto en el ámbito profesional. Y lo mejor es concluir con plena satisfacción de haber logrado el objetivo principal.

En cuanto al proyecto para la propuesta de una guía administrativa contabilizadora, es su alcance desde el punto de vista técnico; por que al llegar a la culminación de la investigación, nos ha permitido lograr el objetivo principal, con análisis de varios conceptos en lo que a generalidades se refiere; nos permitió emitir un breve concepto de administración y contabilidad personal; pero no le restamos valor a lo que la teoría de la partida doble representa; tan es así; que una vez analizada esta teoría, nos da la pauta para continuar el análisis de lo que es un catalogo de cuentas y como podríamos clasificar las diversas cuentas que lo forman.

En materia de transporte de Menajes, podemos decir que es un servicio principal a escala nacional e internacional, para el desplazamiento de las mercancías y la economía de un país, ya que a través de este medio ya sea marítimo, aéreo, terrestre se trasladan cosas como alimentos, artículos del hogar, valores y otros servicios sin los cuales la economía de un país se paralizaría por no contar con un adecuado sistema de transporte para movilizar sus mercancías y a su gente por lo que es indispensable contar con ello.

Para la documentación de soporte administrativo, es sin lugar a duda de un interés muy relevante en la organización, que a su vez representa una serie de reglas, con los cuales, paso a paso, son funcionales en la misma. Ya que para realizar un flete primero se acude a una cotización y toda la documentación relevante para

realizarla por ejemplo: la factura, el pedimento y otros documentos; y así tener un mejor manejo de los fletes y las mercancías ó servicios que realice la empresa y un respaldo de seguridad para el cliente y dar un buen servicio.

La documentación administrativa para el control en los servicios es vital, ya que gracias a ellos, se controlan y distribuyen en orden cada uno de los servicios de la organización; a través de todos y cada uno de los documentos, que determinan la agilidad y eficiencia en los servicios, logrando la satisfacción total del cliente; el principal objetivo.

De acuerdo al ramo del transporte, no se ha pretendido menospreciar a ninguna empresa, pero solo se consideran a las de más trascendencia en cuanto a la capacidad de distribución y operación. Ya que es un mundo de empresas con dicha actividad.

Ahora bien la propuesta del diseño de una guía administrativa contabilizadora, ha surgido de la necesidad de no contar con una actualmente en la empresa transnacional X, S.A. de C.V. motivo por el cual su información no es veraz, pero si aplicable a este tipo de organización este concepto.

Por lo que esta propuesta puede ayudar a corregir los problemas y así aumentar la eficiencia en los registros y captura de la información en la empresa siempre y cuando los dueños apoyen esta misma, por lo que se deja a consideración de ellos su operación y su implementación.

Por ultimo ponemos este material de estudio para que las futuras generaciones obtengan información en cuanto al tema de una guía administrativa contabilizadora, y así amplíen su conocimiento al comprender la magnitud de su alcance que es una guía en las empresas.

Bibliografía

1. Hernández Samperi Roberto. "La Metodología de la investigación". Editorial Fondo de Cultura Económica, 1999, México. 120 Pp.
2. Méndez Ramírez Ignacio y otros. "El protocolo de investigación". Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires, 1997, 110 Pp.
3. Agustín Reyes Ponce. "Administración" Editorial Limusa, México, 1997, 156 Pp.
4. Stephen P. Robins y Mary Couter "Administración" Sta. ED. Editorial Prentice Hall, México. 1996, 770 Pp.
5. Harold Koontz. "Elementos de Administración" Sta.ed. editorial Prentice Hall, México, 1997, 565 Pp.
6. Elías Lara. "Contabilidad 1" Editorial trillas, México, 1998, 120 Pp.
7. Elías Lara. "Contabilidad 2" Editorial trillas, México, 1998, 120 Pp.
8. Cristóbal del Río González. "Costos 1" Editorial ECASA, México, 1997, Pp.64
9. Perdomo Moreno Alejandro. "Contabilidad de sociedades mercantiles" Editorial ECASA, México, 1998, Pp.68
10. Elizondo López Alejandro. "Proceso Contable 1" Editorial ECASA, México, 1998, pp. 67
11. Hatzacorsian Hovsepian, Vartles. "Fundamentos de contabilidad" Editorial ECASA, México, 1997, pp. 85
12. Peniche de Icaza, María estela. "Contabilidad básica" Editorial ECASA, México, 1997, pp.75
13. Gibson, Ivancevich y Donelly. "Organizaciones" Editorial McGraw Hill, México, 1996, pp.152

14. McGregor Douglas. "El lado humano de las Organizaciones" Editorial MacGraw Hill, Colombia, 1996. pp.85
15. Shultz Duane. "Psicología Industrial" Editorial MacGraw Hill, México, 1996, pp.12
16. Humberto Martínez Martínez. "Lecturas Selectas de Administración", editorial ECASA, México, 1995, pp.110.
17. Alejandro Prieto Llorente. "Principios de Contabilidad", editorial Banca y Comercio, México, 1996 pp. 310
18. Enrique Paz Zavala. "Introducción a la Contaduría", Editorial ECASA, México, 1993, pp. 215
19. Alejandro Garrido, José e. Ocampo. "Administración, Contabilidad y Costos", Editorial CECSA, México, 1992, Pp. 350
20. Javier y Antonio Méndez Villanueva. "Contabilidad Primer Curso", Libro Impreso por la Universidad Tecnológica de México, 1992. Pp. 186

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**