



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

**DESAFIOS Y OPORTUNIDADES EN EL MANTENIMIENTO CARRETERO  
LIBRE DE PEAJE**

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIATURA EN ECONOMÍA**

PRESENTA:

**ANTONIO AGUILAR VON BORSTEL**

ASESOR: JOSE LUIS PEREZ BERMUDEZ

MÉXICO, D. F.

2006



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.

**“DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN EL MANTENIMIENTO CARRETERO LIBRE DE PEAJE”**

**ÍNDICE**

OBJETIVO	ii
HIPÓTESIS	ii
JUSTIFICACIÓN	iii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. MARCO HISTÓRICO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.....	3
1. Inicio del programa carretero	9
1.1 Costo del programa de rescate carretero	11
CAPÍTULO II. SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.....	16
2. Situación actual de la infraestructura carretera	19
2.1 Inversión en conservación de carreteras	23
CAPÍTULO III. DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LAS CARRETERAS EN MÉXICO.....	26
3. Modelo de Gestión de la Dirección General de Conservación de Carreteras.	29
3.1 Necesidades de mantenimiento carretero	32
3.2 Costos de operación vehicular	33
3.3 Desafíos y oportunidades de la infraestructura carretera	34
CONCLUSIONES	49
GLOSARIO .....	52
BIBLIOGRAFÍA .....	56

## **OBJETIVO**

Determinar que los montos de recursos aplicados en la conservación carretera (libre de peaje), no son suficientes para proporcionar el logro de una adecuada infraestructura física y de un fluido tráfico vehicular que constituye una de las alternativas más importantes para configurar espacios regionales eficaces y ordenados con miras a crear una infraestructura real competitiva.

## **HIPÓTESIS**

El rezago en la planeación, programación y presupuestación de la infraestructura productiva, principalmente carretera, le cuesta a nuestro país mantenerse competitivo frente a otras economías, dando cabida a la expulsión de empresas debido a que no encuentran las condiciones de movilidad adecuadas para que los centros productivos se conecten entre sí de manera rápida.

## **JUSTIFICACIÓN**

La infraestructura carretera constituye un detonante indispensable para el crecimiento económico, la competitividad y la integración social de un país, ya que en la medida en que una red carretera crece y mejora su estado físico, los tiempos de viaje se acortan, la seguridad y el confort se incrementan y en consecuencia se generan importantes ahorros y beneficios para los usuarios, lo que deriva en efectos favorables en la economía y en la sociedad misma.

La infraestructura carretera ha impactado en la forma de valorizar y movilizar las riquezas naturales previamente inaccesibles fomentando así una mejor división espacial del trabajo, lo que permite el desarrollo de producciones a gran escala. Si la conservación de esa infraestructura es la adecuada, los costos de las operaciones serán decrecientes y crearán un estímulo para la expansión de mercados y abastecimiento de las empresas, lo que se refleja en la economía del resto de las actividades económicas.

En tanto, el buen mantenimiento en carreteras (libre de peaje) permite la comunicación y el intercambio entre regiones, que a su vez lo convierte en un instrumento básico para la integración del espacio económico y social del país, donde todos los sectores económicos se ven beneficiados por el transporte carretero: el agrícola, ganadero, industrial, comercial, turístico y el energético.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Bassols, Batalla Ángel, (1959). “Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos”, *Investigación Económica*, volumen XIX, número 76.

Camarena, Luhrs Margarita, (1989). *Grandes rutas del espacio social en México*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

\_\_\_\_\_, (1985). “El Transporte”, *Cuadernos de Investigación Social*, número 14, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados (junio 2004). *Costo Financiero del Programa de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas*, Palacio Legislativo, LIX Legislatura.

Instituto Mexicano del Transporte, (2001). *Oficio 733.-254/2001* del 24 de mayo.

\_\_\_\_\_, (2001). *Oficio 733.- 254/2001* del 24 de mayo.

\_\_\_\_\_, (2001). *Oficio 733.- 200/2004* del 27 de abril.

\_\_\_\_\_, (1997). *Manual Estadístico del transporte*, Sanfandila Querétaro, México.

\_\_\_\_\_, (1994). *Cuatro contribuciones a la evaluación cuantitativa del transporte*, núm. 55, ed. Sanfandila, Querétaro.

Islas, Rivera Víctor, (1990). *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, El Colegio de México.

*La Jornada*, 9 septiembre 2006.

\_\_\_\_\_, 11 abril 2005, Ciudad de México

*Reforma*, 21 marzo 2006, Ciudad de México

\_\_\_\_\_, 24 febrero 2006, Ciudad de México

\_\_\_\_\_, 17 julio 2003, Ciudad de México

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2005). *Anuario Estadístico*, México, D.F.

Solís, Leopoldo, (1975). *Planes de desarrollo económico y social en México*, SEP Setentas, número 215.

**Páginas electrónicas:**

<http://www.alianzaflotillera.com.mx>

<http://www.capufe.gob.mx>

<http://www.cepal.com>

<http://dgcc.sct.gob.mx>

<http://www.diariooficialdigital.com>

<http://www.gestiondenegocios.com.mx>

<http://www.iamericas.org>

<http://www02.imd.ch/wcc/yearbook/>

<http://www.presidencia.gob.mx>

<http://www.shcp.gob.mx>

<http://www.weforum.org>