

308409



UNIVERSIDAD LATINA S.C.

ESCUELA DE DERECHO

INCORPORADA A LA U.N.A.M.
CAMPUS SUR

"ANALISIS SOCIO-ECONOMICO DE LA PROBLEMÁTICA
ACTUAL DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES EN MEXICO Y PROPUESTAS DESDE
EL DERECHO ECONOMICO."

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
T O R A Y A P I T A E D G A R



ASESORADO POR : LIC. MARIA DEL ROSARIO RAMIREZ CASTRO
CATEDRATICA DE LA UNIVERSIDAD LATINA

MEXICO, D.F.

2004



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**UNIVERSIDAD LATINA S.C.
ESCUELA DE DERECHO.
CAMPUS SUR.**

**“ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL
DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO
Y PROPUESTAS DESDE EL DERECHO ECONÓMICO.”**

*TESIS QUE PRESENTA:
TORAYA PITA EDGAR.*

*ASESORADO POR: LIC. MARÍA DEL ROSARIO RAMÍREZ CASTRO
CATEDRÁTICA DE LA UNIVERSIDAD LATINA*

En la Ciudad de México, Distrito Federal 18 de Febrero de 2004.

LIC. SANDRA LUZ HERNÁNDEZ ESTEVEZ
DIRECTORA TÉCNICA DE LA UNIVERSIDAD LATINA. S.C.
ESCUELA DE DERECHO.

Por medio de la presente, y con fundamento en lo previsto en el Reglamento de Titulación de la Carrera de Derecho, de esta institución, hago de su conocimiento que he recibido la terminación de la investigación de trabajo de Tesis Profesional con el que el C. *Edgar Toraya Pita* con número de cuenta 926157976 pretende obtener el título de Licenciado en Derecho, y, quien actualmente ha obtenido el cien por ciento de los créditos de la carrera antes mencionada.

Por lo anterior, acepto la terminación del trabajo propuesto por el alumno, a quien conozco personalmente y cuya capacidad académica son dignas de toda probidad. La investigación en cuestión consistió en un estudio y análisis de la **"ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO Y PROPUESTAS DESDE EL DERECHO ECONÓMICO."**

Dadas estas características, es por lo que el suscrito, representa la terminación de la investigación que realizó el postulante, para que la Tesis Profesional que hoy propone, cumpla con todos los requisitos académicos necesarios que estipula el reglamento precisado.

Me permito asimismo felicitar a usted por su atinada dirección y a la Institución a la que orgullosamente pertenezco, por la formación de profesionistas, plenos de valores y conocimientos.

Respetuosamente, quedo de Usted.

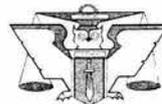
A T E N T A M E N T E



ASESORA DE TESIS.
LIC. MA. DEL ROSARIO RAMÍREZ CASTRO.



UNIVERSIDAD LATINA, S.C.
INCORPORADA A LA U.N.A.M.



Coyoacán México 03 de Noviembre de 2004

C. DIRECTOR GENERAL DE INCORPORACION
Y REVALIDACIÓN DE ESTUDIOS, UNAM
P R E S E N T E:

El C. TORAYA PITA EDGAR ha elaborado la tesis profesional titulada “Análisis socio-económico de la problemática actual del sector de comunicaciones y transportes en México y propuesta desde el derecho económico” bajo la dirección de la LIC. MARIA DEL ROSARIO RAMIREZ CASTRO para obtener el Título de Licenciado en Derecho.

El alumno ha concluido la tesis de referencia, misma que llena a mi juicio los requisitos marcados en la Legislación Universitaria y en la normatividad escolar de la Universidad Latina para las tesis profesionales, por lo que otorgo la aprobación correspondiente para todos los efectos académicos correspondientes.

ATENTAMENTE
“LUX VIA SAPIENTIAS”

LIC. SANDRA LUZ HERNÁNDEZ ESTÉVEZ
DIRECTORA TÉCNICA DE LA
LICENCIATURA EN DERECHO.
CAMPUS SUR

AGRADECIMIENTOS.

Al ser divino y perfecto de la creación
Del universo y de la vida del hombre.
Por darme una maravillosa familia.

A mis padres:

Mi más profundo y extenso agradecimiento
el cuál jamás podré agradecer la lucha, sacrificio
y superación constante que me han brindado;
sólo quiero que sepan que mis ideales, esfuerzos
y logros inspirados en ustedes, quienes me enseñaron
que con cariño y respeto debe uno emprender su vida,
recordándoles que aquello que no se expresa con palabras,
es lo que el corazón más aprecia.

También por el apoyo incondicional de su parte,
el cual siempre una fuente de fuerza por luchar y
seguir siempre adelante.
sus consejos serán y seguirán siendo la base
de mi formación tanto espiritual como humana. Gracias.

***A mis hermanas Mayra Geraldine y Gloria Chavely
Toraya Pita:*** Por el inagotable entusiasmo que me transmiten
día a día para seguir adelante y mantenemos siempre unidos.

✠ ***A la memoria de mi abuelito. Armando Humberto Toraya Molina:***
Por todo el cariño y aprecio que recibí en mi niñez.

A la Universidad Latina:
Que me permitió concluir con mis estudios de la licenciatura
por ser la institución más noble.

Al Lic. Carlos Cuenca Dardón:
Rector de la universidad latina por su acertada dirección
y rectoría de mi Alma Mater.

A la Lic. Sandra Luz Hernández Estévez:

Por brindarme su confianza y apoyo en todo momento.

A la Lic. María del Rosario Ramírez Castro:

Por su paciencia, dedicación y labor como asesora del presente trabajo de investigación.

En especial agradecimiento al Mtro. Rosalío López Durán:

Por permitirme la oportunidad de conocerlo, brindarme su amistad y más que nada por su infinita paciencia, tiempo, apoyo y consejos para afinar y culminar con mi tesis.

**A mis sinodales: Lic. Arturo Belmont Martínez,
Lic. Rubén Arjona Leyva, Lic. Gustavo Resendiz Monroy:**

Por transmitirme todos sus conocimientos y experiencias en el ámbito de la abogacía y contribuir de alguna forma a mi formación.

**A todo el personal docente, académico, de seguridad
de mantenimiento y mis compañeros de esta Universidad Latina:**

que jamás los olvidaré y los llevaré siempre dentro de mi mente y corazón.

“Tantas palabras pasan por mi mente, que difícilmente puedo hilar una a una expresión que refleje el amor y agradecimiento que tengo hacia muchas personas, esto me llevaría muchas paginas; a todos ustedes les pido que me permitan brindarles un agradecimiento que viene en mi corazón el cual será mas fácil expresar con calma, plasmado de mi puño y letra, cuando tenga el honor de entregarles un ejemplar de este humilde trabajo”.

“Que Dios los bendiga a todos. Lic. Edgar Toraya Pita”.

Noviembre 2004.

ÍNDICE GENERAL.

INTRODUCCIÓN	I
---------------------	----------

CAPÍTULO 1 MARCO TEÓRICO E HISTÓRICO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO.

1.1	Las comunicaciones y transportes: concepto operativo	1
1.2	Breve reseña histórica de las comunicaciones y transportes en México	2
1.2.1	Época Prehispánica	3
1.2.2	Época Colonial	9
1.2.3	México Independiente hasta Don Porfirio Díaz	12
1.2.4	Porfiriato	16
1.2.5	De los regímenes revolucionarios a la fecha	20
1.3	Consideraciones finales sobre la importancia de las comunicaciones y los transportes en el desarrollo nacional	26

CAPITULO 2 EL DERECHO ADMINISTRATIVO Y EL SISTEMA NACIONAL DE PLANEACIÓN.

2.1	La administración Pública y su aparición	28
2.2	Evolución del derecho administrativo	32
2.3	Derecho administrativo	32
2.3.1	Derecho de la actividad administrativa	33
2.3.2	Derecho de la administración y de los particulares	33
2.3.3	Derecho administrativo, norma y ciencia	33
2.3.4	Naturaleza sustantiva	34
2.4	Derecho administrativo mexicano	35
2.5	Dependencias y entidades de la administración pública federal	36

2.6	Antecedentes del Sistema Nacional de Planeación en el mundo	38
2.7	Antecedentes del Sistema Nacional de Planeación en México	39
2.8	Forma en que se organiza el Plan Nacional de Desarrollo	40
2.9	Características del Plan Nacional de Desarrollo	43
2.9.1	Temporal	43
2.9.2	Obligatorio para el Sector Público	43
2.9.3	Publicidad	44
2.9.4	Evaluable	44
2.9.5	Rectificable	44
2.9.6	Observable	44

CAPÍTULO 3 LOS PLANES DE DESARROLLO DE 1983 AL 2003: EN EL ASPECTO DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES.

3.1	Características de los programas de acuerdo a la Ley Nacional de Desarrollo	45
3.1.1	Sectoriales	45
3.1.2	Institucionales	45
3.1.3	Regionales	46
3.1.4	Especiales	46
3.2	Plan Nacional de Desarrollo de 1983-1988 por el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado. 30 de mayo de 1983	46
3.3	Plan Nacional de Desarrollo de 1989-1994 por el Presidente Carlos Salinas de Gortari. 31 de mayo de 1989	53
3.4	Plan Nacional de Desarrollo de 1995-2000 por el Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León. 31 de mayo de 1995	59
3.5	Plan Nacional de Desarrollo de 2001-2006 por el Presidente Vicente Fox Quesada. 31 mayo 2001	64

CAPÍTULO 4 ANÁLISIS, VISIÓN Y EXPECTATIVA DEL PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER INFORME DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE VICENTE FOX QUESADA.

4.1	Importancia actual del sector de Comunicaciones y Transportes	69
4.2	Análisis del Primero, Segundo y Tercer Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quesada	70
4.2.1	Primer Informe de Gobierno	71
4.2.2	Segundo Informe de Gobierno	73
4.2.3	Tercer Informe de Gobierno	76
4.3	Visión y expectativa del Primero, Segundo y Tercer Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox Quesada	79

CAPÍTULO 5 PROBLEMÁTICA DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO NACIONAL.

5.1	Problemática del Sector de Comunicaciones y Transportes	85
5.2	Infraestructura	86
5.2.1	Infraestructura carretera	86
5.2.2	Infraestructura complementaria del transporte	88
5.2.3	Infraestructura ferroviaria	89
5.2.4	Infraestructura aeroportuaria	90
5.2.5	Infraestructura portuaria	91
5.2.6	Infraestructura multimodal	93
5.3	Transporte	94
5.3.1	Autotransporte	94
5.3.2	Transporte ferroviario	95
5.3.3	Transporte aéreo	97

5.3.4	Transporte marítimo	99
5.3.5	Transporte multimodal	100
5.3.6	Seguridad en el transporte	102
5.4	Comunicaciones	103
5.4.1	Telefonía básica	103
5.4.2	Telefonía rural	105
5.4.3	Comunicación vía satélite	105
5.4.4	Radio comunicación	108
5.4.5	Redes informáticas	110
5.4.6	Radio y televisión	112
5.4.7	Televisión restringida	113
5.4.8	Servicio postal	114
5.4.9	Servicio telegráfico	116

CAPÍTULO 6 REFLEXIÓN FINAL DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO A LA LUZ DEL DERECHO ECONÓMICO Y LAS ACTUALES TENDENCIAS DEL ESTADO.

6.1	El Derecho Económico y las funciones atribuidas al Estado	119
6.2	Las funciones atribuidas al Estado en el neoliberalismo	121
6.3	El Derecho Económico como instrumento para mejorar la calidad de la vida y su impacto en el Sector de Comunicaciones y Transportes	124
6.4	Propuestas de solución al Sector de Comunicaciones y Transportes	125

CONCLUSIONES	130
---------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	133
---------------------	-----

INTRODUCCIÓN.

El tema de esta investigación se refiere al Sector de Comunicaciones y Transportes, porque constituye una de las bases más importantes del crecimiento económico. La suficiencia de su infraestructura y la calidad de sus servicios promueven actividades productivas, en tanto que los rezagos en esas materias las obstaculizan, porque uno de los principales requisitos para lograrlo es alcanzando un crecimiento económico alto. El gobierno Federal debe de estar en condiciones de destinar cantidades o montos crecientes de recursos, para el bienestar y mejoramiento de la sociedad actual, así como utilizar sus instrumentos de política económica para mejorar la distribución del ingreso y la riqueza.

Durante los primeros nueve meses de la actual administración, el sector ha mantenido su tendencia positiva de crecimiento, a pesar de que el entorno macroeconómico resultó menos halagüeño que lo previsto. El primer semestre de 2001 las comunicaciones y transportes de México, crecieron a una tasa del 4.8 por ciento. En tanto el subsector transporte se mantendrá prácticamente igual que el año anterior, el de comunicaciones crecerá 17.2 por ciento, como resultado de los incrementos previstos para fines de 2001 (35 por ciento en los usuarios de telefonía móvil, 9.7 por ciento en la líneas fijas, y 15.5 por ciento en los minutos de tráfico de larga distancia nacional).

Esa rápida evolución se vincula con las inversiones realizadas por la industria, que para 2001 se estima serán 53 mil 368 millones de pesos, cifra mayor en 19.9 por ciento a su correspondiente del año pasado*.

* Instituto Nacional de Estadística, Geografía e informática (INEGI)
www.inegi.gob.mx

A medida de que la actual administración va en camino positivo, la propuesta que puedo aportar, es que se deben de aprovechar y distribuir de mejor manera los recursos que recauda el Gobierno Federal, a este sector, para que nuestro país se convierta en una nación fuerte y competitiva a nivel mundial, renovando y actualizando sus puertos para la importación y exportación de productos, así como aeropuertos, infraestructura, comunicaciones, y sobre todo el apoyo a las comunidades rurales. Con esta investigación trataré de dar un panorama respecto del los tres primeros informes rendidos por del Presidente Constitucional, Vicente Fox Quesada.

Esta tesis se divide en cinco capítulos:

En el capítulo 1 se hace referencia al marco teórico e histórico de las comunicaciones y transportes en México, en una breve reseña histórica desde la época prehispánica hasta nuestros días.

En el capítulo 2 se aborda el tema de el derecho administrativo, y el sistema de planeación lo cual es desde su aparición, evolución, lo que significa el derecho administrativo y dependencias y entidades de la administración pública federal y la forma en que se organiza.

El capítulo 3 de manera resumida, se refiere a las características de los programas a la Ley Nacional de Desarrollo, así como una breve reseña de los Planes Nacionales de Desarrollo, de los anteriores Ejecutivos de la Unión de los Estados Unidos Mexicanos, Miguel de la Madrid Hurtado, Carlos Salinas de Gortari, Ernesto Zedillo Ponce de León y Vicente Fox Quesada en el aspecto de las comunicaciones y transportes.

El capítulo 4 se refiere a la importancia actual de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgando un análisis, una visión y una expectativa de los tres primeros informes del Presidente Constitucional Vicente Fox Quesada, dando un personal punto de vista a dichos informes y proporcionando una serie de soluciones para el mejoramiento y perfeccionamiento al sector de comunicaciones y transportes.

El capítulo 5 habla básicamente de la problemática del sector antes mencionado, y su impacto en el desarrollo nacional, dando ideas o propuestas para dar solución a esos conflictos que los atañen, así como éxitos y deficiencias.

El capítulo 6 trata de la reflexión final de esta investigación sobre el Sector de Comunicaciones y Transportes en México desde el punto de vista del Derecho Económico y las actuales tendencias que tiene el Estado para mejorar la calidad de vida.

El objetivo de este trabajo consistió en visualizar cuál podría ser el escenario de largo plazo de las comunicaciones y los transportes, que permitiera al sector el logro de su misión de integrar al país en el espacio territorial para que facilite su desarrollo. Dicho sector tendrá que ir satisfaciendo la demanda derivada de la necesidad de movilización de las personas, y de la diferencia geográfica entre la producción y el consumo.

Por último, la metodología empleada en esta tesis consistió en la aplicación equilibrada de los métodos de investigación documental: la deducción, el análisis y la síntesis, básicamente aplicados en un análisis bibliográfico y legislativo y las leyes aplicadas para tal caso.

CAPÍTULO 1.

MARCO TEÓRICO E HISTÓRICO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO.

1.1 LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES: CONCEPTOS OPERATIVOS.

La infraestructura y los servicios de comunicaciones y transportes son elementos esenciales para integrar una política de estado que fortalezca la democracia, impulse el crecimiento económico y eleve la justicia social. En la actualidad, esos servicios constituyen un importante factor de impulso del desarrollo económico y de apoyo a la productividad de las industrias y del intercambio de los productos nacionales e internacionales, asimismo permiten integrar a los países, pues contribuyen al desarrollo de sus regiones, amplían la cobertura de muchos servicios y ofrecen mayores oportunidades de progreso a los habitantes.

Los conceptos que a continuación se mencionan son importantes saberlos porque nos van a ayudar a diferenciar que es un transporte, una comunicación, así mismo una telecomunicación ya que los tres medios son muy importantes para el desarrollo de una nación.

TRANSPORTE.

Medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público, e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros, y el de bienes como servicio de mercancías.¹

¹ Enciclopedia Microsoft Encarta 2003.

COMUNICACIÓN.

Proceso de transmisión y recepción de ideas, información y mensajes. En los últimos 150 años, y en especial en las dos últimas décadas, la reducción de los tiempos de transmisión de la información a distancia, y de acceso a la información, ha supuesto uno de los retos esenciales de nuestra sociedad.²

TELECOMUNICACIÓN.

Toda emisión, transmisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, voz, sonidos o información de cualquier naturaleza que se efectúa a través de hilos, radioelectricidad, medios ópticos, físicos u otros sistemas electromagnéticos.³

1.2 BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO.⁴

El 13 de mayo de 1981, se promulgó una Ley expedida por el Congreso de la Unión, en virtud de la cual se estableció la distribución de los quehaceres públicos del Poder Ejecutivo en siete Secretarías de Estado, entre las que figura por primera vez la de Comunicaciones y Obras Públicas. Esta determinación significó un cambio en política de construcción de caminos, al considerar que las carreteras y su desarrollo eran indispensables para la economía del país.

A fin de organizar las instancias administrativas dispersas, que atendían los servicios de comunicación nacional en esa área, quedaron incorporados a esta nueva Secretaría 12 sectores: Correos Internos, Vías Marítimas de Comunicación o Vapores, Faros, Unión Postal Universal, Telégrafos y Teléfonos, Ferrocarriles, Monumentos, Carreteras, Calzadas y Puentes, Lagos y Canales, Consejería y Obras con el Palacio Nacional y Chapultepec, y Desagüe del Valle de México.

² *Ídem.*

³ *Ley Federal de Telecomunicaciones 1995. Editorial Porrúa, México 31ª Edición 2003. artículo 3 fracción XIV.*

⁴ *Apuntes del Licenciado BALTAZAR Quijano Coordinador de la Dirección General de Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas conservó su estructura institucional durante el período revolucionario. En el transcurso de diez décadas, se ha modificado tanto el nombre de la Secretaría como sus funciones; en 1891, nació como Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). La Ley de la Secretaría y Departamentos de Estado, del 24 de Diciembre de 1958, creó por un lado, la Secretaría de Obras Públicas (SOP), y por otro, la de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Con ello, la SCT dejó de ocuparse de la construcción y conservación de la infraestructura de los transportes carreteros, ferroviarios y aéreos, labor que llevó en forma exclusiva la SOP.

En 1976 la SOP cambió su nombre por el de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP). Años más tarde, sus atribuciones en materia de infraestructura para las comunicaciones y los transportes, fueron readscritos nuevamente a la SCT, y el resto de sus funciones quedaron a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, antecesora de la Sedesol.

1.2.1 ÉPOCA PREHISPÁNICA.⁵

Milenio antes de Cristo, hombres con fisonomía 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;

⁵ www.sct.gob.mx/documental/hscst_antecedentes.htm

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.

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 políticosocial y su escritura, que dieron como resultado las grandes culturas prehispánicas mexicanas, entre las que sobresalen las siguientes:

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.

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.

TOLTECA. 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.

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 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 en 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 bargantines 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.

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, 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.

RUTAS 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 en 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.

RUTAS COSTERAS.

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 procedentes 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.

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.

"Esta gran ciudad de Temixtitlan 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".⁶

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," calculando un promedio de cinco habitantes por casa, por lo que la población era cerca de 500 mil habitantes.

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. A caso por ello impresionó tan profundamente a los españoles.

⁶ *Ídem.*

CAMINOS.

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. El ancho de esas vías alcanzaba hasta ocho metros, para facilitar el intenso tránsito de viajeros de las numerosas caravanas de mercaderes, así como de los pains o correos, de los tequipantitlatis o mensajeros de guerra, y de numerosos topiles o tamemes.

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 donde vivían los mensajeros, personas muy ligeras y ejercitadas, conocedores de las veredas y atajos. El sistema siempre fue muy efectivo enviando un correo del ejército, pues cada uno corría sin descanso hasta el primer Techialoyan y comunicaba su mensaje a otro de los correos, quien 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 hoy denominada ciudad de México.

1.2.2 ÉPOCA COLONIAL.⁷

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 agosto del mismo año Hernán Cortés partió hacia México, con un gran 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

⁷ www.sct.gob.mx/documental/hsct_caminos_conquista_htm

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 Tenochtitlan.

RUTAS COMERCIALES.

En 1522, Hernán Cortés ordenó la construcción del camino de Tenochtitlan a Veracruz; 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, como 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 productos 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.

CAMINOS MINEROS.

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, 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.

Durante la época colonial la minería 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.

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.

LA NAVEGACIÓN EN LA COLONIA.

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.

1.2.3 MÉXICO INDEPENDIENTE HASTA DON PORFIRIO DÍAZ.

LA INSURGENCIA.⁸

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. Las 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 época anterior.

Hacia 1822, en la memoria de la Secretaría de Relaciones, que tenía a su cargo los caminos, se asentaba que Tres eran, 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

⁸ www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_insurgencia.htm

la arriería⁹. Del camino de Tierra Adentro, solamente se menciona el tramo hasta Querétaro.

Con estos acontecimientos se cerraba la etapa Insurgente, tras 11 años de luchas que dejaron al país en un estado socioeconómico 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.

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.

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 desempeñaban las organizaciones de comerciantes era construir y conservar las vías carreteras, 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

⁹ oficio o ejercicio de arriero. Arriero. *El que trajina con bestias de carga. Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/México, Casa ZEPOL.*

territorio nacional representaba una aventura, en muchos casos peligrosa. A las incomodidades se sumaban el mal transporte, pésimos caminos y malas posadas. La marina mercante mexicana estaba constituida en ese tiempo por embarcaciones de vela de pequeño porte, que realizaban tráfico de cabotaje y esporádicamente de altura a Estado Unidos.

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.

LA REFORMA.¹⁰

A pesar de la movilidad impuesta por las circunstancias, el gobierno del entonces presidente Benito 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.

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.

¹⁰ www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_reforma.htm

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 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.

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, el 19 de agosto de 1864.

Los puertos y la transportación marítima fueron objeto de la atención del gobierno del Presidente Juárez. Durante el periodo 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.

1.2.4 PORFIRIATO.¹¹

En los 34 años del porfiriato se construyeron en México más de 19 mil kilómetros de vías férreas; el país quedó comunicado por la red telegráfica; se realizaron inversiones de capital extranjero y se impulsó la industria nacional. A partir de 1893 se sanearon las finanzas, se mejoró el crédito nacional y se alcanzó gran confianza en el exterior; el presupuesto de ingresos y egresos registró superávit y se organizó el sistema bancario.

Desde la toma de la presidencia en 1877, Porfirio Díaz impulsó constantemente a los ferrocarriles; se destacaba entonces que México había pasado de los caminos de herradura a los de fierro.

Primero se enfrentó la desconfianza de los capitalistas extranjeros para invertir en México, a causa de su golpe militar. Sin embargo la elección del general Manuel González como presidente de la República en 1880, parecía abrir la puerta a los inversionistas, especialmente norteamericanos. El nuevo mandatario formalizó dos concesiones otorgadas por el general Porfirio Díaz, poco antes de entregar la presidencia, a empresarios norteamericanos; una de ellas, a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, para construir la línea México - Paso del Norte por

¹¹ www.sct.gob.mx/documental/hsct_porfiriato.htm

Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con un ramal hacia el Pacífico por Guadalajara. La otra se otorgó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, que se convertiría más tarde en Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, para construir dos líneas de vía angosta: de México a Manzanillo, por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad; y de México a Nuevo Laredo, por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

Durante el porfiriato, la inexistencia de proyectos específicos para marcar la directriz sobre el rumbo, longitud y característica de las líneas, provocó que las compañías extranjeras hicieran las grandes rutas troncales -Nacional, Internacional y Central, como una simple prolongación, en territorio mexicano, de las vías ferroviarias norteamericanas, para servir casi exclusivamente a la exportación de los productos mineros, agrícolas y ganado que producían las zonas que recorrían hacia el vecino país.

Otras rutas importantes, también construidas con capital extranjero, fueron el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico y el de Veracruz al Istmo, que estaban fundamentalmente destinadas al transporte de bienes para el comercio exterior con Europa.

En 1898, con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se dio el primer intento para controlar las anárquicas y subvencionadas concesiones ferrocarrileras; el gobierno decidió regular de modo más directo el régimen de éstas y los requisitos para obtenerlas, lo que originó la primera Ley General de Ferrocarriles, expedida ese mismo año, cuando se contaba con poco más de 12 mil kilómetros de vías construidas.

La creación de Ferrocarriles Nacionales de México, tuvo lugar en 1908, al fusionarse en una sola compañía, por iniciativa y bajo control del gobierno, los sistemas de Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional de México, controlados por

dos poderosos consorcios norteamericanos, la Standard Oil Co., y la Casa Speyer, respectivamente, cuya expansión y desarrollo habían sido notables en aquellos años.

Los Ferrocarriles Nacionales de México consolidaron los sistemas del Central, del Nacional y del Interoceánico, más las líneas dominadas por éstos, alcanzando 11 mil 404 kilómetros de vías en total. La nacionalización abarcó alrededor del 58 por ciento de la red ferroviaria.

Hacia fines de 1890, quedaron consolidados también los ferrocarriles yucatecos de vía angosta, que conectaban a Mérida con Campeche, Muna, Valladolid y Peto, integrando los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

Al término del Porfiriato existían en el país, ocho líneas de vía ancha en construcción, 49 de vía angosta y otras 13 sin terminar, además de líneas estatales y pequeñas líneas particulares.

Durante el período del Porfiriato, el esfuerzo en materia de comunicación estuvo volcado sobre los ferrocarriles. Poco se realizó en materia de caminos; la construcción de éstos no sobrepasó los mil kilómetros y el objetivo principal era alimentar las estaciones de los ferrocarriles y, en menor cuantía, comunicar zonas que carecían de medio de transporte. El descuido era tal que los caminos que unían poblaciones pero que no conducían al ferrocarril, se encontraban intransitables.

El gobierno consideraba la construcción de nuevos caminos comunicadores de regiones importantes y la conservación de los ya existentes. En 1893, el interés parece más firme, y el Presidente Porfirio Díaz declaraba: "Como para el mantenimiento del tráfico de las vías férreas son necesarios los productos agrícolas y mineros de comarcas que aún no disfrutaban de ese medio de transporte, el Ejecutivo atiende a la reparación de las carreteras ya existentes y a la apertura de algunas nuevas, cuya necesidad se justifica, en cuanto se lo permitan las preferentes

atenciones del erario y ayudado para tal efecto a los estados, que son los directamente interesados en esas mejoras".¹²

Se pusieron en marcha las obras y el camino de Tehuacán a Oaxaca y Puerto Ángel; se abrió el tramo del Infiernillo y se terminó el camino de Tula a ciudad Victoria. En 1895 se expidió una ley, que encargaba a los estados la responsabilidad de la reparación y conservación de los caminos dentro de su territorio, correspondiendo a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la atención de aquéllos que tenían el carácter de vías federales. En virtud de este mismo ordenamiento, se concedían subsidios a las entidades federativas para la construcción de sus caminos estatales.

El transporte de carga por esos caminos seguía realizándose con mulas, carros y carretas de poco volumen, lo que hacía muy lento y costoso el traslado de mercancías; la transportación de pasajeros quedaba a cargo de las diligencias, la litera, el guayín y el caballo. La clasificación del camino dependía de la cantidad de ganado que transitara, siendo un buen camino era aquel que soportaba una recua de 100 mulas.

Durante esta época la marina mercante nacional recibió un impulso inusitado. Se legisló mediante códigos de fechas 1884 y 1889, y se reconoció que la marina se encontraba en un estado deplorable.

El jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina, opina en 1889 que la creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada, y por lo mismo había que fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella.

Motivo de preocupación del gobierno fue el enlace de los puertos con el interior del país, y para ese fin se construyeron las vías férreas que comunicaron a Veracruz con

¹² *idem*.

la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos; no se concluyó la de México - Acapulco y solamente, se realizó una parte de la México - Tampico.

En México, la primer vuelo que se registra es el 18 de mayo de 1784, cuando José María Alfaro, elevó su globo sobre el entonces territorio de la Nueva España, y el 6 de febrero de 1785, Antonio María Fernández, en Tlaxcala, se convirtió en el primer mexicano que ascendió a bordo de un aerostático, registrándose más en 1825, 1835, 1842 y 1860.

Debido a los graves accidentes que provocaba esta afición, en 1862 quedaron prohibidos los vuelos en globo en el Distrito Federal, pero éstos continuaron realizándose en provincia. En 1898, el primer vuelo realizado por una mujer, Flora Conde, y en 1907, don Ernesto Pugibet trajo a México el primer dirigible a cuyo despegue asistió el presidente Porfirio Díaz.

1.2.5 DE LOS REGÍMENES REVOLUCIONARIOS A LA FECHA.¹³

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 través de largas distancias.

Al principio, los jefes y oficiales gobernistas 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

¹³ www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_revolucion.htm

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 denominado 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 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 Chapala; 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.

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 Número Uno. 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 y el transporte a base de taxis aéreos, principalmente en la región petrolera.

DESARROLLO TECNOLÓGICO AÉREO.

El desarrollo tecnológico en el Subsector aéreo, se hace evidente como lo demuestran los enormes y modernos aparatos que cruzan los cielos, con gran

capacidad para el transporte de pasajeros, equipados con complejos sistemas técnicos que coadyuvan para hacer de la navegación aérea; un medio de transporte cada día más rápido y seguro.

El equipo usado en la aviación civil como radares, ayudas visuales para la navegación, pistas adecuadas con gran capacidad para despegue y aterrizaje, áreas de maniobras y operación, torres de control de vuelos en los aeropuertos, sistemas de radiocomunicación y estaciones meteorológicas, propician que las rutas nacionales tengan una cobertura mayor del territorio nacional, y pueden abarcar diversos puntos importantes del continente y de otros países.

Los modernos aeropuertos nacionales, que se incorporaron a la infraestructura del Subsector, construidos con base en los últimos adelantos técnicos, brindan en su operación y servicios, rapidez para abordar y arribar, en lo que respecta al propio pasajero y al equipaje.

Se ampliaron los servicios para la seguridad y conexos del transporte aéreo, lográndose una mayor utilización de la red aeroportuaria nacional.

Con una ligera ojeada, se trasluce lo lejos que quedaron aquellos llanos de Balbuena en la ciudad de México, y aquellas tiendas de campaña y cobertizos que componían la pista y edificio del primer Aeródromo mexicano, así como el avión Voisin que realizó el primer vuelo en territorio nacional¹⁴.

EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA DEL TRANSPORTE.

Al paso del tiempo, los transportes, con esos novedosos adelantos tecnológicos, tanto en los motores para lograr mayores velocidades, como en sus demás componentes, se fueron adaptando a las necesidades socioeconómicas del país, y estimulando el desarrollo de las actividades productivas. Estas acciones se dejaron

¹⁴ *idem.*

sentir en el transporte de carga y de pasajeros, y lógicamente en la modernización de los caminos.

En el Subsector carretero la tecnología aplicada a los autotransportes, ha contribuido a la fabricación de grandes vehículos para pasajeros y carga, que brindan al usuario mayor seguridad y comodidad, y cada día circulan en mayor número por las rutas que cubren el territorio nacional.

A la infraestructura carretera, también le ha sido aplicada tecnología, tanto en la construcción del camino como de edificios terminales de pasajeros a nivel nacional y estatal, donde se concentran las unidades que cubren determinadas regiones del país.

Igualmente los transportes de carga cuentan con terminales específicas que cubren el servicio regular nacional. En este renglón, el transporte utilizado para la carga debe cumplir con determinados reglamentos que existen expresamente para ello; cuando se trata de servicios especiales para transportar grandes volúmenes y/o gran peso, se les instruye sobre su manejo, de acuerdo a su especie o contenido, qué tipo de unidad es la adecuada y adaptaciones que se deben efectuar, así como la ruta que deben seguir hasta su destino.

Este tipo de unidades están equipadas con frenos neumáticos y retardadores en motores y líneas de transmisión, que proporcionan seguridad en el frenaje y ahorro en la operación. También se utiliza frecuentemente el sistema modular para cargas indivisibles de gran peso y volumen, por su buen funcionamiento en el alineamiento horizontal y vertical de los caminos, y porque sus características pueden formar unidades al tamaño como lo requiera el tipo de la carga¹⁵.

¹⁵ *Idem.*

EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA FERROVIARIA.

Ha transcurrido poco más de un siglo desde aquellos convoyes compuestos de pocos vagones, arrastrados por máquinas de vapor por combustión de leña y de carbón, hasta las actuales que consumen diesel y las unidades electrificadas de arrastre.

Ahora esos trenes corren sobre vía elástica y se apoyan sobre durmientes de concreto, en vez de los de madera usados hasta hace más de una década.

Con ello se ha propiciado que la eficiencia de este medio de transporte sea cada vez más grande, en lo referente a ahorro en tiempo de recorrido y costos, sobre todo para carga y acortar distancias.

Para su mejor operación, el sistema ferroviario ha sido dotado de tableros de control electrónico de convoyes, aumentando con ésto la seguridad en su recorrido, y de un señalamiento a lo largo de las rutas.

Cuenta también con sistema de telex y radiocomunicación directa entre estaciones. El equipo moderno y su infraestructura proporcionan mayor rapidez en el desplazamiento.

En 1978 se elaboró un programa para adquisición de locomotoras, que tomó en consideración las características de disponibilidad y utilización del parque vehicular, el número de unidades próximas a retirarse y la demanda de servicios esperada.

Con base en lo anterior, se planteó la conveniencia de iniciar en México el ensamble de locomotoras; se celebró un contrato con la Compañía General Electric para la compra de hasta un mil unidades o juegos para ensamblarlos, tanto de máquinas diésel-eléctricas o eléctricas, iniciándose de esta forma la construcción de unidades de arrastre en el país.

La primera locomotora fue terminada en el taller de Aguascalientes, el 27 de Octubre de 1980, y hasta 1982 se habían armado 66 locomotoras.

A últimas fechas se ha instalado en las rutas, que así lo han requerido, el sistema de doble vía, que se inició en la de México a Querétaro, a la par que su electrificación.

1.3 CONSIDERACIONES FINALES SOBRE LA IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN EL DESARROLLO NACIONAL.

Las comunicaciones y los transportes constituyen una de las bases más importantes del crecimiento económico. La suficiencia de su infraestructura y la calidad de sus servicios, promueven actividades productivas, en tanto que los rezagos en esas materias las obstaculizan, porque uno de los principales requisitos para lograrlo es alcanzando un crecimiento económico alto. El Gobierno Federal debe de estar en condiciones de destinar cantidades o montos crecientes de recursos para el bienestar y mejoramiento de la sociedad actual, así como de utilizar sus instrumentos de política económica para mejorar la distribución del ingreso y la riqueza.

A medida de que la actual administración va en camino positivo, la propuesta que puedo aportar, es que se deben de aprovechar y distribuir de mejor manera los recursos que recauda el Gobierno Federal a este sector, para que nuestro país se convierta en una nación fuerte y competitiva a nivel mundial, renovando y actualizando sus puertos para la importación y exportación de productos, así como aeropuertos, infraestructura, comunicaciones, y sobre todo el apoyo a las comunidades rurales.

Más de un siglo de historia, diferentes nombres y un solo objetivo: contribuir a integrar al territorio nacional y mejorar la calidad de vida de los mexicanos, a través de construir, conservar y modernizar las comunicaciones y los transportes del país.

A lo largo de 112 años de existencia, la SCT ha buscado consolidar al país con la infraestructura y los servicios más modernos que demanda la economía nacional, y que permiten relaciones más firmes y provechosas con el exterior.

A través de esta dependencia, el Gobierno Federal promueve el crecimiento y la estabilidad económica; la integración y el desarrollo regional; la promoción de empleos, el impulso al comercio exterior; la atención a las demandas sociales, y el fomento industrial y turístico.

En la historia de la SCT, destacados mexicanos han desempeñado el cargo de secretario, su primer titular fue el general Manuel González Cossío, y actualmente lo es el arquitecto Pedro Cerisola y Webber.

Las funciones de la SCT tienen su fundamento en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, diversas posiciones jurídicas, y por su Reglamento Interno, este último publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995, y reformado el 29 de Octubre de 1996, así como su Manual de Organización General, del 12 de octubre de 1998, disposiciones en las que se sustentan sus actividades y atribuciones que la Ley le confiere.

CAPÍTULO 2.

EL DERECHO ADMINISTRATIVO Y EL SISTEMA NACIONAL DE PLANEACIÓN.

2.1 LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU APARICIÓN.

Por administración pública se entiende, generalmente, aquella parte del Poder Ejecutivo a cuyo cargo está la responsabilidad de desarrollar la función administrativa. De esta manera, la administración pública puede entenderse desde dos puntos de vista, uno orgánico, que se refiere al órgano o conjunto de órganos estatales que desarrollan la función administrativa, y desde el punto de vista formal o material, referente a la actividad que desempeñan este órgano o conjunto de órganos. Con frecuencia suele identificarse a la función administrativa como la actividad de prestación de servicios públicos, tendentes a satisfacer las necesidades de la colectividad.¹

La administración pública aparece desde que el hombre se organiza en sociedades, más o menos complejas, en las que se distingue la presencia de una autoridad, que subordina y rige actividades del resto del grupo, y que se encarga de proveer la satisfacción de las necesidades colectivas fundamentales. Acosta Romero relaciona la existencia de estructuras administrativas en sociedades como la del antiguo Egipto, en donde bajo el régimen de Ramsés, existía un Manual de Jerarquía; en China, 500 años a.C., existió un Manual de organización y gobierno. En Grecia y Roma también existieron estructuras administrativas.²

Por lo que se refiere a nuestro país, en la época precolombina, los pueblos más avanzados que ocupaban el territorio de lo que hoy es México, contaban con una estructura administrativa, a la que se habría de superponer la administración colonial. Durante esta época, la administración estaba bajo el mando del virrey, que ejercía a

¹ *Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/México, Casa ZEPOL.*

² *Enciclopedia Microsoft Encarta 2003.*

nombre de la Corona Española, además de la función administrativa, funciones gubernativas, militares, jurisdiccionales, legislativas y religiosas, de la más grande importancia.

Al lado del virrey se encontraba la Real Audiencia, que coadyuvaba con éste en el ejercicio de la función administrativa, además de vigilar y controlar la acción del virrey. A nivel central-peninsular participaban en la administración colonial el rey y sus secretarios, así como el Consejo de Indias. Finalmente, existían administraciones locales a dos niveles: a) provincial y distrital, en el que participaban los gobernadores de reinos y provincias, al igual que los corregidores y alcaldes mayores, y b) local, en el que intervenían los cabildos y sus oficiales.

Al consumarse la independencia nacional, el emperador Iturbide organiza la administración pública en cuatro grandes Secretarías de Estado: Relaciones Exteriores e Internas; Justicia y Negocios Eclesiásticos; Guerra y Marina, y Hacienda.

Obviamente las distintas situaciones y regímenes políticos que imperan en nuestro país, a lo largo del siglo XIX, afectan la organización y atribuciones de la administración pública, que conoce cierta estabilidad hasta el régimen porfirista. Al triunfo de la Revolución mexicana, y bajo el imperio de la Constitución de 1917, el Estado mexicano adopta un régimen claramente intervencionista, a través de lo dispuesto por sus artículos 3, 27 y 123,³ donde se compromete a proteger y promover las condiciones de vida de la población. Este esquema constitucional impondrá a la administración pública, encabezada por el presidente de la República, un papel de importancia fundamental en la atención de las necesidades sociales. Sobre estas bases, el 31 de diciembre de 1917 se publica la primera Ley de Secretarías de Estado, a la que habrían de suceder las leyes de 1935, 1939, 1946 y

³ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ediciones Fiscales ISEF, México 2003. Artículos 3,27 y 123.*

la del 23 de diciembre de 1958, que habría de ser derogada por la actual Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Acerca de la noción de administración pública existen distintas corrientes, entre las que destacan fundamentalmente dos: el enfoque formal, que se considera según, palabras de Gabino Fraga, como el organismo público que ha recibido del poder político la competencia y los medios necesarios para la satisfacción de los intereses generales. Por otra parte, el enfoque material considera a la administración pública, siguiendo al propio Fraga, como la actividad de este organismo considerado en sus problemas de gestión y de existencia propia, tanto en sus relaciones con otros organismos semejantes como con los particulares, para asegurar la ejecución de su misión. Con la misma óptica, Georges Vedel⁴ considera a la administración, en sentido funcional, como designando a una cierta actividad, y como el conjunto de personas cumpliendo tareas de administración, en su acepción orgánica. Es decir, al hablar de administración pública, nos referimos tanto a la actividad administrativa que desarrolla el Estado como al conjunto de órganos que desarrollan dicha actividad.

Por su parte, Acosta Romero⁵ afirma que la administración pública es la parte de los órganos del Estado, que dependen directa o indirectamente del Poder Ejecutivo, tiene a su cargo toda la actividad estatal que no desarrollan los otros poderes (Legislativo y Judicial), su acción es continua y permanente, siempre persigue el interés público, adopta una forma de organización jerarquizada y cuenta con: a) elementos personales; b) elementos patrimoniales; c) estructura jurídica; y d) procedimientos técnicos. Sin embargo, precisa Vedel que la administración no es la única función del Ejecutivo, pero la administración es exclusivamente responsabilidad del Ejecutivo.

En efecto, en México el Poder Ejecutivo es unipersonal, y deposita su ejercicio en el presidente de la República, quien es, al mismo tiempo, jefe de Estado, jefe de

⁴ *Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/ México editorial Casa Zepol*

⁵ *idem.*

gobierno y jefe de la administración pública. Así pues, además de la función administrativa, el Ejecutivo mexicano desarrolla funciones de gobierno y de Estado.

En México, en virtud del sistema federal que caracteriza a nuestro Estado, existen tres niveles de gobierno: el municipal, el estatal y el federal. En cada uno de estos niveles podemos encontrar el correspondiente nivel administrativo.

La administración pública, como parte del aparato estatal, se rige por el principio del Estado de derecho, y en virtud de su actividad se encuentra subordinada al mandato de la norma jurídica.

El artículo 90 de la Constitución, precisa que la administración pública federal será centralizada y paraestatal, conforme a la ley orgánica que expida el Congreso de la Unión, la que distribuirá los negocios del orden administrativo, que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos administrativos y definir las bases generales de creación de las entidades paraestatales. Dicha ley es la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de diciembre de 1976.

De esta manera, conforme a las disposiciones legales aplicables, el Ejecutivo Federal se auxilia, para cumplir con sus funciones administrativas, de las dependencias de la administración centralizada y las entidades de la paraestatal. En la primer categoría encontramos a la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos administrativos y la Procuraduría General de la República. Por otra parte, los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito (hoy sociedades nacionales de crédito, instituciones de banca múltiple o de banca de desarrollo), las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y fianzas, y los fideicomisos, integran la administración pública paraestatal.

2.2 EVOLUCIÓN DEL DERECHO ADMINISTRATIVO.

Hasta las primeras décadas del siglo actual, la idea de servicio público dominó como el único objeto de la actividad de la administración, y el derecho administrativo era el derecho de los servicios públicos. Hoy los servicios públicos se prestan por la administración y por los particulares, y su régimen se integra por el derecho administrativo y por el derecho privado, con predominio del primero. Además, la actividad administrativa rebasa la idea de servicio público.

El derecho administrativo contemporáneo, caracteriza su fisonomía como el régimen de la actividad empresarial de la administración, y como base normativa fundamental de la seguridad social que presta el Estado.

Ha prolijado importantes ramificaciones, como son el derecho fiscal, el derecho agrario, el derecho marítimo, el derecho aéreo, el derecho presupuestal, el derecho minero, el derecho forestal, el derecho pesquero, el derecho sanitario, el derecho urbano, el derecho turístico, entre otros.

2.3 DERECHO ADMINISTRATIVO

Es la rama del derecho público que tiene por objeto regular la actividad de la administración pública, encargada de satisfacer las necesidades esenciales de la colectividad. Es por excelencia el derecho de la administración, ésto significa también que el derecho administrativo no es el único que regula la actividad administrativa. La actual y acentuada intervención de la administración en la economía, obliga por ejemplo, a la actividad administrativa a someterse a las normas del derecho privado. A veces estas últimas, en tal condición se publican y adquieren la naturaleza de normas administrativas, o que se preserven como régimen ordinario de esa actividad y se privatice la administración.⁶

⁶ *Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario / México, Casa ZEPOL.*

2.3.1 DERECHO DE LA ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA.

Siempre la administración pública, entendida como organización o conjunto de órganos, con destino a la administración de los asuntos públicos del país, realizará actividad administrativa o función administrativa, pero no es la única. Otros géneros del Estado, el legislativo y el judicial, también realizan actividad administrativa. El derecho administrativo regula esta actividad, que no proviene de los órganos administrativos. Comprende en consecuencia, la función reguladora del derecho administrativo, a toda la actividad administrativa.

2.3.2 DERECHO DE LA ADMINISTRACIÓN Y DE LOS PARTICULARES.

El derecho administrativo, vitalmente se ocupa de la administración, pero también es derecho de los particulares, regula las relaciones entre aquella y éstos. Todos los servicios públicos prestados por la administración o por los particulares, comprometen a éstos y a los usuarios a seguir y respetar un régimen de legalidad administrativa, previamente establecido.

Ocurre igual, en las obras públicas contratadas, en permisos, concesiones, expropiación pública, e inclusive en la vida privada de los particulares; por ejemplo, a los bienes inmuebles de su propiedad se les aplica leyes administrativas como las sanitarias, las de desarrollo urbano, las de construcción, las de vialidad, las de servicio público (teléfono, electricidad, alumbrado público, vigilancia policiaca, limpieza pública), las fiscales (impuesto predial, derechos de agua potable), etc., cuyo cumplimiento inmediato está al cuidado de la administración.

2.3.3 DERECHO ADMINISTRATIVO, NORMA Y CIENCIA.

A toda rama del derecho, se la tiene que ver en esta dualidad, como regla y como disciplina. En la primera acepción, el derecho administrativo es el conjunto de normas o leyes que regulan o rigen; en la segunda, es ciencia que estudia, investiga, formula principios, conceptos, teorías, acerca de la administración y la actividad administrativa. Gracias a la ciencia jurídica administrativa, la legislación en este

campo avanza y se perfecciona, y la misma actividad administrativa se enriquece y se disciplina al bien común.⁷

2.3.4 NATURALEZA SUSTANTIVA.

En la doctrina, todas las definiciones reconocen como objeto del derecho administrativo, la regulación y el estudio de la administración pública, y la actividad administrativa, pero un sector importante de ellas mete bajo su dominio el control jurisdiccional de la administración. Esto sucede en la doctrina del derecho administrativo francés, que es de destacarse por la influencia que siempre ha ejercido en el derecho administrativo europeo y latinoamericano, e inclusive en el derecho anglosajón. Benoit⁸ dice que el derecho administrativo es "el conjunto de reglas relativas a la organización y a la actividad de la administración, encargada de asegurar la satisfacción de las necesidades esenciales de los habitantes del país." Después considera que son tres partes las que lo integran, la que el califica de esencia y corazón del derecho administrativo: las reglas propias a los organismos administrativos y sus relaciones con los particulares, y "las reglas que determinan las modalidades del control jurisdiccional de la acción administrativa".

Laubadere⁹ define al derecho administrativo como "la rama del derecho público interno, que comprende la organización y la actividad de lo que se llama comúnmente la administración, es decir, el conjunto de autoridades, agentes y organismos, encargados, bajo el impulso de los poderes políticos, de asegurar las múltiples intervenciones del Estado moderno", pero después estima como parte del dominio de esta rama, el contencioso administrativo o control jurisdiccional de la administración, "se verá que los procesos suscitados por la actividad administrativa son vistos en Francia por un orden particular de tribunales, los tribunales administrativos que forman la jurisdicción administrativa. El estudio de la organización de estos tribunales, de su competencia, el régimen jurídico de los

⁷ Apuntes de Derecho Administrativo II clase del Doctor ROMERO GUEVARA JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.

⁸ *Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario / México, Casa ZEPOL.*

⁹ *idem.*

recursos promovidos ante ellos por los administradores, constituyen un capítulo, el más importante del derecho administrativo".

Esa tradición, impuesta a Francia por razones históricas, se recogió por el derecho administrativo de los países occidentales. En esta forma, el derecho administrativo prohibió el derecho procesal administrativo, que fue visto por el derecho francés como contencioso administrativo.

Hoy el derecho procesal administrativo está plenamente identificado como rama del derecho procesal, aunque por razones de enseñanza o tradición, los tratados de derecho administrativo continúan conservando capítulos para el contencioso administrativo, justicia administrativa o control jurisdiccional de la administración. Este último fenómeno se explica en que los autores de derecho administrativo, han sido los forjadores del derecho procesal administrativo y no los autores del derecho procesal, fenómeno que persiste.

Son escasos los autores como Rafael Bielsa y Agustín A. Gordillo, que aún recogen la idea francesa. Bielsa¹⁰ define el derecho administrativo como el conjunto de normas positivas, y de principio de derecho público de aplicación concreta a la institución, y funcionamiento de los servicios públicos, y al consiguiente contralor jurisdiccional de la administración pública. Gordillo¹¹ dice que: la rama del derecho público que estudia el ejercicio de la función administrativa y la protección judicial existente contra esta.

Los autores mexicanos reconocen la naturaleza sustantiva del derecho administrativo, y excluyen de su contenido el control jurisdiccional de la administración.

2.4 DERECHO ADMINISTRATIVO MEXICANO.

Funda nuestro derecho administrativo, Gabino Fraga, con su tratado de Derecho administrativo, cuya primera edición vio la luz en 1934, y alcanzó 22 ediciones al 29

¹⁰ *Apuntes de clase de Derecho Administrativo II del Doctor ROMERO GUEVARA JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.*

¹¹ *idem.*

de julio de 1982, fecha en que el jurista y maestro de generaciones fallece. Inspirado en la doctrina francesa, principalmente construye la teoría general del derecho administrativo, modela las instituciones administrativas y diseña la justicia administrativa. Expone doctrinas, conceptos y principios, pero sobresale su meritisima cirugía de la legislación administrativa, del derecho constitucional y de los fallos de la Suprema Corte de Justicia. Pionera, pero a la vez clásica, la obra sirve para fijar rumbos a la administración, y para apoyar el criterio de los jueces.

2.5 DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, define las atribuciones de las siguientes dependencias:¹²

Secretaría de Gobernación,

Secretaría de Relaciones Exteriores,

Secretaría de la Defensa Nacional,

Secretaría de Marina,

Secretaría de Hacienda y Crédito Público,

Secretaría de Programación y Presupuesto,

Secretaría de la Contraloría General de la Federación,

Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal,

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial,

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos,

Secretaría de Comunicaciones y Transportes,

Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología

Secretaría de Educación Pública,

Secretaría de Salud,

Secretaría del Trabajo y Previsión Social,

Secretaría de la Reforma Agraria,

Secretaría de Turismo,

¹² Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 2003. Ediciones Luciana México segunda edición, agosto 1999. Capítulo II, artículo 26.

Secretaría de Pesca, y
Departamento del Distrito Federal.

Las dependencias y entidades de la administración pública federal, deberán conducir sus actividades en forma programada, observando los principios y políticas que defina el Presidente de la República en el Plan Nacional y en los programas de desarrollo artículo 9. Asimismo, se precisa que las dependencias tendrán igual rango y entre ellas no habrá prominencia alguna.

De conformidad con el artículo 92 de la Constitución, se faculta a los secretarios de Estado y jefes de departamento administrativo, para refrendar todos los reglamentos, decretos y acuerdos expedidos por el Presidente de la República, salvo los publicatorios de leyes expedidas por el Congreso de la Unión, los que sólo requerirán del refrendo del secretario de gobernación artículo 13 reformado el 26 de diciembre de 1985.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, prevé la existencia de órganos desconcentrados jerárquicamente subordinados a las dependencias de la administración central, pero con autonomía técnica para resolver asuntos de su competencia. Por otra parte, se faculta al Presidente de la República para constituir comisiones intersecretariales, para resolver asuntos de la competencia de más de una de sus dependencias, en las que incluso podrán participar entidades de la administración paraestatal¹³.

La ley faculta al Presidente de la República para celebrar convenios de coordinación, con los gobiernos de los Estados, o aún con municipios, para desarrollar acciones de desarrollo de las propias entidades federativas.

¹³ *Apuntes de clase de Derecho Administrativo I del Licenciado RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ ERNESTO catedrático de la Universidad Latina cuarto semestre 2000.*

Asimismo, cabe señalar que la ley obliga a los titulares de las dependencias centralizadas, a presentar al Congreso de la Unión un informe anual sobre el estado que guarden sus respectivos ramos, y de comparecer ante cualquiera de las Cámaras para explicar o aclarar algún asunto de su competencia. Esta última obligación es extensiva para los directores de organismos descentralizados, y de las empresas de participación estatal.

Entre el Ejecutivo Federal y la administración centralizada, existe una relación jerárquica que subordina a ésta al poder de aquél. Dicha relación jerárquica, explica Acosta Romero,¹⁴ implica una serie de poderes como los siguientes: de decisión, de nombramiento, de mando, de revisión, de vigilancia, disciplinario y para resolver conflictos de competencia. Estos poderes determinan una clara relación de supra a subordinación entre el jefe de la administración pública y sus dependencias. Por lo que se refiere a las entidades de la administración paraestatal, este poder no existe formalmente, y sus relaciones con el Ejecutivo Federal se rigen, en primera instancia, por su Ley orgánica o por el acto jurídico que les dé origen; así como por leyes generales en materia de planeación, programación, presupuestación, control y evaluación.

Cabe señalar que estas entidades se encuentran agrupadas por sectores administrativos, a cuya cabeza se hallan las dependencias centrales, encargadas de coordinar las relaciones entre el Ejecutivo Federal y estas entidades.

2.6 ANTECEDENTES DEL SISTEMA NACIONAL DE PLANEACIÓN EN EL MUNDO.

La Planeación del desarrollo económico y social se inició en el mundo en 1926 al establecerse en la hoy desaparecida Unión Soviética (Rusia) el primer Plan Quinquenal para la economía rusa.

¹⁴ *Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/ México editorial Casa Zepol.*

A partir de esa fecha paulatinamente los países socialistas de la Europa Central van adoptando la planificación económica y la planeación como una forma de gobierno.

Posteriormente después de la Segunda Guerra Mundial a partir de 1950, los países de Europa Occidental como son Francia, Inglaterra, Alemania, Holanda y España, inician sus ensayos formales de planeación económica y social.

Para la década de los años 70's. Francia, Inglaterra y Alemania, ya contaban con un marco constitucional, una ley de planeación y un conjunto importante de empresas públicas.¹⁵

2.7 ANTECEDENTES DEL SISTEMA NACIONAL DE PLANEACIÓN EN MÉXICO.

Durante la presidencia del General Lázaro Cárdenas del Río, se expide el primer Plan Sexenal y abarcó el período del año 1934 al año de 1940, así mismo se expidió la ley sobre la Planeación General de la República, tanto el plan como la ley contenían lineamientos generales o fundamentales de la política económica, marcadamente socialista bajo la influencia de los esquemas de planificación económica de los países comunistas.¹⁶

Del año de 1940 al año 1976, los programas de gobierno presentados al Congreso de la Unión por los presidentes de la República al momento de tomar posesión de su cargo, constituían de alguna manera un programa y un plan de gobierno que fueron paulatinamente evolucionando las formas de conducción de la política social y economía del país.

El primer plan económico y social que se elaboró en México con un estricto contenido político, social y económico fue durante el período presidencial de Gustavo Díaz Ordaz del año de 1966 al año de 1970, que sólo tuvo difusión y obligatoriedad

¹⁵Apuntes de clase de Derecho Administrativo I del Licenciado RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ ERNESTO catedrático de la Universidad Latina cuarto semestre 2000.

¹⁶Apuntes de clase de Derecho Administrativo II del Doctor ROMERO GUEVARA JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.

para los integrantes del gobierno federal por lo que puede considerarse un plan interno del gobierno federal.

El primer plan elaborado de manera general nacional publicado en el Diario Oficial de la Federación, fue el Plan Global del Desarrollo expedido por el presidente José López Portillo, dicho plan global si bien fue técnica y jurídicamente correcto solo abarcó del año de 1980 al año de 1982, es decir, los últimos dos años de su ejercicio presidencial.¹⁷

En el Plan Global de Desarrollo se recogieron y se sintetizaron tanto las experiencias nacionales como las internacionales, especialmente se tomó como modelo el Plan Francés vigente en esta época que se denominaba "Plan Nacional Económico."

En el año de 1983 se modificó la Constitución para introducir la planeación como una forma obligatoria de gobierno y se expide la Ley de Planeación que obliga únicamente al sector público central y paraestatal.

La Planeación a través de los Planes Nacionales de Desarrollo expedidos de los años de 1982 al 2001, si bien no han tenido fuerza, supervisión y control necesarios para hacerlos eficaces y eficientes, han obligado a nuestros últimos presidentes a realizar un ejercicio democrático de planeación del desarrollo económico, político y social del país.

2.8 FORMA EN QUE SE ORGANIZA EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

La Ley de Planeación se organiza en siete capítulos y una sección de transitorios.¹⁸

En el Capítulo Primero, de "Disposiciones Generales," se fija el objeto de las disposiciones de la ley artículo 1o., y sus principios básicos artículo 2. La planeación nacional del desarrollo es "la ordenación nacional y sistemática de acciones, que en

¹⁷ Apuntes de clase de Derecho Administrativo I del Licenciado RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ ERNESTO catedrático de la Universidad Latina cuarto semestre 2000.

¹⁸ *Ley de Planeación 2003 Ediciones Luciana México segunda edición, agosto 1999. artículos 1 al 44.*

base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política y cultural, tiene como propósito la transformación de la realidad del país" de conformidad con las normas de la Constitución y de la ley. La planeación fija objetivos, metas, estrategias y prioridades; asigna recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución; coordina acciones y evalúa resultados artículo 3.

El Ejecutivo Federal conduce la planeación, con la participación democrática de los grupos sociales artículo 4. El presidente remite el Plan al Congreso de la Unión para su examen y opinión, y sus observaciones artículo 5. El presidente mencionará las decisiones para la ejecución del Plan y de los programas sectoriales al informar ante el Congreso de la Unión sobre el estado de la Administración Pública: remitirá a la Comisión Permanente del Congreso en marzo de cada año, el informe sobre la ejecución del plan y los programas artículo 6. A estas informaciones deberán relacionarse el contenido de las Cuentas Anuales de la Hacienda Pública Federal, y las iniciativas de leyes de Ingresos y proyectos de Presupuesto de Egresos artículos 6 y 7. Secretarios de Estado y jefes de departamentos administrativos informarán del avance y cumplimiento de los objetivos de planeación al dar cuenta anualmente al Congreso de la Unión del estado de sus ramos artículo 8. La administración pública centralizada y las entidades paraestatales actúan con sujeción a los objetivos y prioridades de la planeación nacional artículo 9.

El Capítulo Segundo caracteriza el Sistema Nacional de Planeación Democrática, por el cual se llevan a cabo los aspectos de la planeación que correspondan a la administración pública federal artículo 12. Las disposiciones reglamentarias normarán la organización y funcionamiento del Sistema y el proceso de planeación artículo 13. Se establecen las atribuciones de la Secretaría de Programación y Presupuesto artículo 14; de la Secretaría de Hacienda artículo 15; de las dependencias de la administración pública federal artículo 16; de las entidades paraestatales artículo 17. El presidente de la República podrá establecer comisiones intersecretariales para actividades de planeación artículo 19.

A la participación social en la planeación corresponde el Capítulo Tercero. Las organizaciones representativas de clases, grupos e instituciones participarán como órganos de consulta permanente en los aspectos de la planeación democrática relacionados con su actividad, a través de foros de consulta popular, donde también participaran los miembros del Congreso de la Unión artículo 20.

El Capítulo Cuarto define la naturaleza contenido y alcances del Plan Nacional de Desarrollo, único al cual queda reservada la categoría de Plan artículos 21 y 22; de los programas sectoriales artículo 23; de los programas institucionales artículo 24; de los programas regionales artículo 25; de los programas especiales artículo 26. Para la ejecución de todos ellos, las dependencias y entidades elaborarán programas anuales, que incluirán los aspectos administrativos y de política económica y social correspondientes. Los programas anuales deberán ser congruentes entre sí y registrarán, durante el correspondiente año, las actividades de la administración pública federal artículo 27. Aquéllos especificarán la acción a coordinar con los gobiernos de los Estados y las de inducción o concertación con grupos sociales interesados artículo 28.

El Plan, y los programas regionales especiales, sectoriales, institucionales, deberán ser sometidos a la consideración y aprobación del presidente de la República por las entidades a cargo de los mismos, artículo 29. Aprobados el Plan y los programas, serán obligatorios para las dependencias de la administración pública federal. Su ejecución podrá concertarse con las representaciones de los grupos sociales interesados o con los particulares, El Ejecutivo Federal inducirá las acciones de los particulares y del conjunto de la población, para propiciar la consecución en la ejecución del Plan y los programas deberán proponerse a los gobiernos de los Estados, a través de convenios artículo 32.

La coordinación, tema del Capítulo Quinto, es la que el Ejecutivo Federal puede convenir con los gobiernos de las entidades federativas, para su participación en la

planeación del desarrollo, considerándose también la participación de los municipios artículos 33 a 36.

En el Capítulo Sexto, sobre concertación e inducción, se establece que el Ejecutivo Federal, por sí o a través de sus dependencias y las entidades paraestatales podrán concertar la realización de las acciones previstas en el Plan y los programas, con las representaciones de los grupos sociales o particulares interesados artículo 37. Esta concertación se formalizará mediante contratos o convenios de cumplimiento obligatorio para las partes, de derecho público, y de competencia de los tribunales federales artículos 38 y 39.

El Capítulo Séptimo artículos 42 a 44, se refiere a las responsabilidades de los funcionarios de la administración pública federal por contravenir las disposiciones de esta ley y las que de ella se deriven en el ejercicio de sus funciones, así como las sanciones pertinentes.

2.9 CARACTERÍSTICAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

Las características esenciales del Plan Nacional de Desarrollo son:¹⁹

2.9.1 TEMPORAL.

Ya que comprende solo un lapso de seis años, es decir, debe de elaborarse dentro de los primeros seis meses de ejercicio presidencial y su vigencia debe concluir junto con el período constitucional del presidente.

2.9.2 OBLIGATORIO PARA EL SECTOR PÚBLICO.

La elaboración, aplicación, control y evaluación, es una obligación, constitucional legal y administrativo para todo el sector Público Federal.

¹⁹ *Apuntes de clase de Derecho Administrativo II del Doctor ROMERO GUEVARA JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.*

2.9.3 PUBLICIDAD.

Ya que el Plan Nacional de Desarrollo debe ser dado a conocer por medio de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y de todos los medios de difusión de que dispone la administración pública federal.

2.9.4 EVALUABLE.

Ya que existe legalmente un procedimiento establecido que permite verificar su aplicación y evaluar sus resultados básicamente a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la SECONDAM.

2.9.5 RECTIFICABLE.

Es decir, que durante su vigencia se deben de corregir y ajustar los objetivos, metas y cifras de acuerdo a los eventos económicos posteriores a su publicación.

2.9.6 OBSERVABLE.

Tanto la opinión pública como los otros dos poderes de la Unión, pueden dentro de la vigencia del Plan Nacional de Desarrollo dar obligaciones pudiendo el Ejecutivo, tomarlas en cuenta u omitirlas.

CAPÍTULO 3.

LOS PLANES DE DESARROLLO DE 1983 AL 2003: EN EL ASPECTO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

3.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS PROGRAMAS DE ACUERDO A LA LEY NACIONAL DE DESARROLLO.

Se dividen en cuatro secciones, como lo estipula la Ley Nacional de Desarrollo que a continuación se mencionan.¹

1. SECTORIALES.
2. INSTITUCIONALES.
3. REGIONALES.
4. ESPECIALES.

3.1.1 SECTORIALES.

Están a cargo de una determinada dependencia o Secretaría de Estado, y deberán especificar los objetivos primordiales y políticas, que en congruencia con la Plan Nacional de Desarrollo, normarán o regirán el desempeño de las actividades de esa dependencia y del sector administrativo adscrito a ella, consistente en las entidades paraestatales que deba coordinar como cabeza del sector administrativo.

3.1.2 INSTITUCIONALES.

Quedan a cargo de las entidades paraestatales que son responsables de establecer sus objetivos y metas de esa entidad, en congruencia con las provisiones contenidas tanto en el Plan Nacional de Desarrollo como en el Programa Sectorial de la dependencia que funja como cabeza de sector.

¹ *Apuntes de clase de Derecho Administrativo II del Doctor ROMERO GUEVARA JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.*

3.1.3 REGIONALES.

Contendrán las actividades de coordinación necesarias para cumplir con los objetivos fijados en el plan, y cuya aplicación comprenda un ámbito territorial que abarque a varias entidades federativas o estados, que deberán así mismo coordinarse necesariamente a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Gobernación, con los planes de desarrollo estatales de cada entidad federativa que se ve afectada por el plan de carácter nacional o federal.

3.1.4 ESPECIALES.

Que comprenden actividades que deben de realizar dos o más dependencias, las Secretarías de Estado como coordinadoras de sector. Finalmente, debe de mencionarse que cada gobernador de Estado (entidad federativa), debe de formular su propio Plan Estatal de Desarrollo, que deberá abarcar las prioridades, objetivos y metas para su ejecución de gobierno, y deberá tener como criterios fundamentales de la competencia establecida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tanto federal como local, y como criterios de referencia el PLANADE (Plan Nacional de Desarrollo) expedido por el presidente de la República.

3.2 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DE 1983-1988 POR EL PRESIDENTE MIGUEL DE LA MADRID HURTADO. 30 DE MAYO DE 1983.²

“El 1º. De diciembre de 1982, al asumir mi responsabilidad como Titular del Poder Ejecutivo Federal, promoví la reforma a los principios normativos del desarrollo económico y social de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Como parte de esta reforma, el nuevo artículo 26 de la Constitución, determina que el Estado debe integrar un Sistema Nacional de Planeación Democrática. En el marco de esta reforma, se presenta a la Nación el Plan Nacional de Desarrollo 1983 – 1988, en los términos y en el plazo fijados por la Nueva Ley de Planeación. El Plan responde a la voluntad política de enfrentar los retos actuales del desarrollo del país, con decisión, orden y perseverancia, y con la más amplia participación de la sociedad. Sintetiza la responsabilidad del Gobierno frente al mandato popular recibido en la elección presidencial del 4 de

² Saldívar, Américo *Estructura Socio Económica de México I México*, Ediciones Quinto Sol 1994 P.186- 192.

julio de 1982, de conducir el cambio por la vía institucional, la justicia, la libertad y el derecho."

"Vivimos tiempos de cambio y reto; de crisis interna y externa; de incertidumbre; de competencia aguda y desordenada entre diversos países, algunos por mantener hegemonías, otros por sobrevivir, la mayoría por encontrar una posición en la nueva configuración internacional en gestación, que les permita subsistir como entidades soberanas y apoyar su desarrollo económico y social."

"No estamos viviendo una crisis meramente circunstancial; si así fuera, la solución sería relativamente simple. Hemos tomado conciencia de que los problemas por los que atravesamos en el mundo y en el país, afectan estructura, hábitos profundos de conducta, tendencias e inercias, a lo que nos habíamos acostumbrado en el orden mundial y nacional."

"Frente a ello, el resultado final dependerá de la capacidad de cada sociedad nacional para enfrentar los retos. Los que tenemos la capacidad para convertir la crisis en oportunidad de cambio y superación, seguiremos avanzando como Nación como sociedad y como individuos."

"Los problemas que enfrenta la Nación no son producto sólo de errores de política, derivan también de factores externos y de la dinámica de crecimiento, y las contradicciones internas de la evolución de la sociedad mexicana, que se ha convertido en una Nación grande, compleja y desigual; por ello la estrategia del Plan no pretende materializar íntegramente la reorientación y el cambio estructural en un sexenio. En algunas áreas se podrá avanzar significativamente, en otras, los resultados tomarán más tiempo. De ello se encargará el pueblo mexicano en un proceso constante de renovación. Pero es propósito firme de establecer bases sólidas para su eficaz consecución, y dar los primeros pasos en la dirección adecuada."

"México cuenta con un modelo político, económico, social y cultural sólidamente establecido. Nos regimos por el Proyecto Nacional que establece la Constitución, construido por las mayorías nacionales a lo largo de nuestra historia; éste recoge y sintetiza lo mejor de la tradición y las aspiraciones populares, y nos han permitido con estabilidad política y ampliando las libertades democráticas, ir modernizando la Nación, determinando lo que aún falta por hacer con un rumbo claro para lograrlo."

"Nuestros principios y valores fundamentales nos fijan la tarea por realizar; crear las condiciones materiales, culturales, sociales y políticas para la plena realización del hombre, prioridad fundamental en la tarea del desarrollo. El diagnóstico franco y objetivo en el Plan establece la dimensión del esfuerzo requerido; en adición a las grandes carencias y rezagos sociales que subsisten, cada año se incorporan casi un millón de jóvenes a la fuerza de trabajo, sin que la economía tenga actualmente las bases materiales para hacer frente a estas demandas. Y adicionalmente, sin que exista una situación internacional que coadyuve al vigor en la dinámica económica interna."

"Con base a los principios políticos y el diagnóstico, se establece el propósito fundamental del Plan:"

"Mantener y reforzar la independencia de la Nación, para la construcción de una sociedad que bajo los principios del Estado de Derecho, garantice libertades individuales y colectivas en un sistema integral de democracia y en condiciones de justicia social. Para ello requerimos de una mayor fortaleza interna: de la economía nacional, a través de la recuperación del crecimiento sostenido, que permita generar los empleos requeridos por la población, en un medio de vida digno; y de la sociedad, a través de una mejor distribución del ingreso entre familias y regiones, y el continuo perfeccionamiento del régimen democrático."

"De este propósito fundamental se derivan, relacionados entre sí, cuatro objetivos que mi gobierno se propone a alcanzar dentro del término de mi responsabilidad constitucional:"

1. Conservar y fortalecer las instituciones democráticas.
2. Vencer la crisis.
3. Recuperar la capacidad de crecimiento.
4. Iniciar los cambios cualitativos que requiere el país en sus estructuras económicas, políticas y sociales.

"Dentro de un esfuerzo de Planeación Democrática planteamos una estrategia de desarrollo no sólo para subsistir, no solo para vencer la crisis y recuperar la capacidad de crecimiento, sino para lograr avances efectivos en el desarrollo nacional en los ámbitos, políticos, económico, social y cultural."

"La estrategia del Plan es para vencer la crisis e iniciar los cambios que demanda la sociedad, distribuir más equitativamente entre personas y regiones los frutos

del desarrollo, y ampliar la participación de la sociedad en los procesos económicos y políticos.”

“Recobrar las tasas históricas de crecimiento significa un propósito ambicioso, bajo las condiciones previstas para la economía internacional y las restricciones internas. Lo fundamental será que este crecimiento sea permanente y asociado a una inflación decreciente, y con una generación de empleo, por peso invertido, mayor a la histórica.”

“En el corto plazo, lo fundamental es el combate a la inflación y la protección del empleo. Un país como México no puede vivir permanentemente con la inflación. Los países que han indizado la economía, sólo han logrado reproducir o ampliar año con año los mismos niveles de inflación decreciente, y con una generación de empleo, por peso invertido, mayor a la histórica.”

“A la par del combate a la inflación, y rechazando las propuestas supuestamente ortodoxas, se sientan bases para un sostenido progreso social, en materia de empleo, educación y cultura, alimentación, salud, vivienda, medio ambiente y calidad de vida.”

“Si la prioridad es el hombre, la satisfacción de sus necesidades fundamentales exige permanencia, profundidad y dirección. En esa orientación marchan las acciones del plan.”

“La Ley de Planeación marca la necesidad de integrar programas operativos anuales y sectoriales de mediano plazo. En los primeros se encontrarán las cifras precisas, los compromisos numéricos y las adecuaciones que las circunstancias exigen, que hoy las condiciones impiden considerar con certeza en el medio plazo. Sería irresponsable hacerlo en el Plan Sexenal. El compromiso del Estado reside en establecer la dirección del cambio de la intensidad del mismo, y precisar las líneas principales de acción que se plantean para cada sector, tanto en los sociales como en los productivos. El Plan determina así la necesaria congruencia y el marco indispensable que servirá a los diferentes programas sectoriales e intersectoriales.”

Estos son algunos de los logros que hizo el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado a lo largo de su sexenio:³

³ www.sct.gob.mx/documental/cronologia.htm

- El centro administrativo de Teléfonos de México es inaugurado por el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado.
- Entra en vigor el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal.
- Se pone en servicio el tramo Coahuayana - Lázaro Cárdenas, con lo que se termina la carretera costera del Pacífico uniendo once estados de la República.
- El Ingeniero Rodolfo Félix Valdés, acuerda la operación de los telégrafos en el ámbito foráneo con tres órganos específicos: gerencias regionales, gerencias estatales y administraciones telegráficas.
- Se inaugura el puente Coatzacoalcos II.
- Las unidades telegráficas alcanzan la cifra de 2 430, 51 801 Km. simples de líneas y 122, 229 kilómetros en desarrollo.
- Se crea el órgano IMEVISION y comienza a transmitir el Canal 7.
- Inauguración del Centro de Control y Seguimiento Terrestres del Sistema de Satélites Morelos, Walter C. Buchanan.
- Se instala el teléfono ocho millones.
- Se pone órbita el primer satélite mexicano: Morelos I.
- Entra en operación el satélite Morelos I.
- Se lanza al espacio el satélite Morelos II; en el transbordador espacial viaja el primer cosmonauta mexicano, Rodolfo Neri Vela.
- Se movilizaron 1,683 millones de personas y 290 millones de toneladas de carga, mediante los servicios de autotransporte federal.
- Los 58 aeropuertos del país (26 nacionales y 32 internacionales), movieron a 28, 554 854 pasajeros en la clase A y a 29, 278 512 en clase AA.
- El Presidente Miguel de la Madrid inaugura el puente Tampico que une los estados de Tamaulipas y Veracruz.
- Se inaugura la supercarretera Guaymas - Nogales, en el estado de Sonora.
- La densidad telefónica es de 10.4 por cada 100 habitantes. El país cuenta con 8, 909 mil aparatos telefónicos.

- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes anuncia la descentralización de Correos en 31 gerencias estatales.

COMENTARIO RESPECTO AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983-1988.

El gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, aplicó una política orientada a transformar las bases de la acumulación capitalista imperante. Con ella, la reorientación de la economía hacia el mercado externo prevaleció –en su desarrollo y afirmación, se produjo la liberación comercial–ingreso al GATT– la apertura total a la inversión extranjera. La privatización del sector paraestatal y la reestructuración productiva. Es inevitable señalar que es en los dos últimos rubros donde se observan las acciones que sobre política laboral se llevaron a cabo, abaratamiento del precio de la fuerza de trabajo y fomento de la incorporación de la mujer a las actividades económicas con objeto de amortiguar los efectos de la pauperización salarial sobre los trabajadores.

Por otra parte, sus actividades se efectúan en el nivel central y en la decisión sectorizada de la administración pública paraestatal, en el marco de los proyectos de descentralización y desconcentración de los objetivos estratégicos de racionalidad, austeridad y disciplina presupuestal.

Un resultado práctico importante de esta dirección era el de agrupar a la administración pública centralizada en 508 unidades y la elaboración de un catálogo general de puestos del gobierno federal, dividió en 7 grupos, 82 ramas y 657 puestos.

La administración administrativa o reforma del Estado: se infiere una dirección del cambio a partir de las medidas de racionalización del tamaño y funciones de la administración pública: que apuntan en varios sentidos.

La Reestructuración de estructuras orgánicas y ocupacionales, compatibilización de empleos, optimización de estructuras administrativas existentes, descentralización, reubicación, reasignación, traslado y permuta de personal, revisión de los procedimientos de reclutamiento y selección de personal, reestructuración y actualización de los catálogos de puestos y de los manuales de sueldos y prestaciones, elección de los niveles de eficiencia y productividad de los servidores públicos a través de la reestructuración organizacional de programas de capacitación, premio y estímulos; aumentos salariales y de prestaciones, la conformación tendencial de un Servicio Civil de Carrera en el mediano y largo plazo, a través de la reestructuración de personal y la conformación de burocracias paralelas (con personal de confianza y con carácter de eventual), para dar respuesta a las necesidades de emergencia.

Cuestión de aplicabilidad y funcionalidad, desde diversas ópticas, son factores digno de tomarse en cuenta dentro de la modernización. Son múltiples los motivos que han cuestionado y cuestionarán lo que el estado hace y debe hacer.

Sus propios tabuladores, en razón de las funciones específicas que en ellos se desarrollan para estar en posibilidad de que se ofrezcan mejores salarios.

Por lo antes mencionado se sostiene que la ley y las condiciones generales de trabajo deben cumplir la doble función de contribuir a mejorar las condiciones de vida de los trabajadores y a fortalecer el sindicalismo, por lo que se deben perfeccionar los mecanismos y ampliar sus alcances, incorporando acciones que permiten implantar un Servicio Civil de Carrera, vinculado a procesos de productividad y eficiencia, para mantener el equilibrio entre los salarios y el nivel general de vida.

3.3 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DE 1989-1994 POR EL PRESIDENTE CARLOS SALINAS DE GORTARI. 31 DE MAYO DE 1989.⁴

"Cumpro hoy, y puntualmente, con la obligación que impone la Constitución y la ley de Planeación al Ejecutivo Federal, de elaborar el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 dentro de los primeros seis meses de la Administración, y enviarlo al H. Congreso de la Unión para que éste proceda a su examen y revisión. El nuevo Plan recoge las propuestas de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, de los gobiernos de los estados y planteamientos que han formulado los principales grupos sociales. El Plan responde así, a la obligación legal y al compromiso político del Gobierno de la República de enfrentar, con el concurso de todos, los retos del cambio que hoy vive la Nación."

"Una amplia participación ciudadana a cuya movilización contribuyó, como una instancia de consulta, el Consejo Nacional de Concertación Económica, permitió la elaboración del Plan a partir de un diagnóstico vivo de la realidad, de las aspiraciones y necesidades de la población."

"Partimos de la premisa de que debemos conducir el cambio, a través de las instituciones que los mexicanos nos hemos dado a lo largo de la historia, con fidelidad a las tradiciones que constituyen nuestra identidad. Queremos también promover las transformaciones en el Estado y en la sociedad, que le permitan a la nación transitar al siglo XXI, fortalecida en su soberanía, prospera en su economía, en paz, libre, democrática y capaz de abrir un horizonte de bienestar y justicia a todos los mexicanos."

"Cambio e identidad son así las bases que guían cada parte del Plan. Debemos cambiar, para poder mantener la esencia de la Nación, la cual define nuestras lealtades, vincula nuestras aspiraciones y respeta nuestros modos de vida; de nada serviría el cambio si no conservamos a la Nación que somos y heredamos, fortaleciendo una historia de anhelos y luchas en común."

"El cambio, en nuestra vida política, económica y social es indispensable. Es la demanda urgente de todos los grupos y sectores, en todas las regiones del país. Hay un ánimo nuevo, genuino, de ampliar los límites que estrechan nuestra libertad individual y colectiva. Nuestra vida política necesita recoger con más transparencia, con más efectividad, el consenso mayoritario sobre la dirección y

⁴ Saldívar, Américo *Estructura Socio Económica de México II México*, Ediciones Quinto Sol 1996. P.192- 197.

las formas del cambio, y también la pluralidad de intereses y perspectivas de la compleja sociedad que ya somos.”

“Nuestra economía no puede permanecer en el estancamiento o en la inflación. La población actual y la que año con año se incorporan, demandan alimentación, educación, vivienda, salud, servicios, seguridad y un ambiente sano: en breve, un horizonte de progreso personal y familiar. Exigen, además, que no sea efímero. Reclaman que sea equitativo y atienda prioritariamente las necesidades de quienes menos tienen. El cambio económico debe ser el del crecimiento con estabilidad y equidad. Estado y sociedad deben cambiar para crear empleos, para erradicar la pobreza extrema, para que los mexicanos todos tengan acceso a servicios de calidad en un clima de libertades, concordia y seguridad. El cambio es, por eso, indispensable.”

“El cambio es, también, inevitable. México y las demás naciones del mundo están interrelacionadas: los cambios en una parte del mundo o en un área de la vida internacional tienen efectos directos en la vida interna de todos los demás. Las transformaciones mundiales son ahora de extraordinaria magnitud: innovación en el conocimiento y en la tecnología; emergencia de nuevos centros financieros y comerciales; una intensa competencia por los mercados; nuevos espacios de integración regional y un nuevo clima de relaciones que anuncian el fin de una etapa bipolar de potencias mundiales. Se ha terminado la guerra fría. Naciones de desarrollos dispares e ideologías encontradas buscan, por igual, transformar sus economías y eliminar obstáculos en su quehacer político para sustentarse, competir y avanzar en sus intereses, anticipando las nuevas realidades mundiales.”

“Estas transformaciones nos afectan directamente. No podemos sustraernos a su impacto. Suponerlo sería tanto como invitar a que nos impongan el cambio, padecer sus efectos negativos y perder la oportunidad de aprovechar sus beneficios potenciales. Existen nuevas formas de intervenir y amenazar a una Nación: vulnerando la solidez de su economía y cancelando las condiciones de su desarrollo; acentuando la dependencia tecnológica y penetrando sus tradiciones, la comunicación entre sus grupos, y finalmente, su sentido de autoestima. No nos engañemos, en el mundo de hoy el reto a la soberanía de las naciones es formidable. Pero los mexicanos podemos, con sentido crítico, con anticipación informada, con los cambios pertinentes en nuestro sistema de

producir y hacer política, pero sobre todo, con patriotismo y talento, hacer del reto una oportunidad y de la amenaza una nueva vida de unidad."

"El cambio no sucederá mañana. Se está dando ya, aquí y ahora. Por nuestra historia, por lo que hemos sido capaces de enfrentar y resolver en el pasado, sabemos que la nuestra es una Nación que no se doblega, que está segura de los valores, las tradiciones y la cultura que la identifican y que, por eso, no le teme al cambio. Para que éste le sirva a México deberá servir a fines, y realizarse por medios decididos por los mexicanos; ser conducido por nosotros y para nuestro beneficio y el de las generaciones que nos sucederán. El cambio será un ejercicio de soberanía, será un proceso democrático, será un compromiso popular, será un acto de libertad y desembocará en la justicia."

"Al asumir la presidencia de la República, acepté con convicción la alta responsabilidad de conducir a la Nación, con el concurso de todos los mexicanos, hacia la modernización de México. Animado por nuestra gran historia nacional, por nuestro acervo político y cultural, y por la tenacidad y espíritu de lucha del pueblo mexicano, expresé mi fe en que los vientos del cambio nos serían favorables porque nuestro esfuerzo tiene rumbo, y nuestra Nación un proyecto histórico que cumplir."

"El primero de diciembre reafirmé que el Presidente de la República actuaría siempre dentro de la ley, con decisión, con respeto, y con entusiasmo, para lograr los objetivos de la Nación. La estrategia que nos permitirá alcanzarlos, sensible a lo que demandamos todos los mexicanos e informada para aprovechar la gran transformación mundial, es la modernización de nuestra vida nacional."

"Modernizar a México es dirimir diferencias sin paralizar nuestra acción colectiva. Por eso combina un amplio esfuerzo de concentración y un ejercicio moderno de la autoridad."

"Tenemos una Nación soberana con propósito de justicia. Tenemos las ideas claras y los caminos trazados. Tenemos la grandeza de nuestros antepasados por herencia y el futuro de nuestros hijos por esperanza. Este es el momento de tejer la historia, de unir sus hilos uno a uno, para que la trama de hoy se convierta en la vida cotidiana soñada por quienes nos dieron la patria. Este es nuestro momento. Estamos probando que sí podemos. Vamos a demostrar que merecemos llamarnos mexicanos."

Estos son algunos de los logros que hizo el Presidente Carlos Salinas de Gortari a lo largo de su sexenio.⁵

- El presidente Carlos Salinas de Gortari pone en marcha un plan para construir 4,000 kilómetros de carreteras con ayuda de la iniciativa privada.
- Convenio de Telmex con su sindicato para iniciar un plan de emergencia que permitiera mejorar la calidad del servicio en 45 días.
- El gobierno federal informa que invertirá 300 mil millones de pesos en el sistema carretero.
- Se crea la Comisión de Transporte Multimodal como órgano consultivo. Queda integrado por las direcciones generales de Aeronáutica Civil, Transporte Terrestre, Marina Mercante, Asuntos Jurídicos y Tarifas, y Puertos Mexicanos.
- Acuerdo por el que se delega en los Centros S.C.T; la facultad de celebrar convenios con los gobiernos estatales, municipales y con las comunidades, para llevar a cabo obras en cooperación, que sean de beneficio social.
- Se vende la Compañía Mexicana de Aviación.
- Se cambia el nombre de Telégrafos Nacionales por el de Telecomunicaciones de México; se le adicionan los servicios de telecomunicaciones y los demás de carácter estratégico nacional.
- Autorización a Telmex, Telefónica Nacional y Teléfonos del Noroeste, S.A. de C.V; para el incremento de tarifas telefónicas que se aplicarán el primero de enero de 1990.

⁵ www.sct.gob.mx/documental/cronologia.htm

- ⊂ Se concesionó la construcción de 1, 277 kilómetros de carreteras, entre las que destacan Guadalajara - Colima, Constituyentes - Reforma - La Venta y Cuernavaca – Acapulco.
- ⊂ La red carretera nacional es de 240 186 kilómetros, de los cuales 3 348 kilómetros. son federales, 9, 255 kilómetros estatales y 14, 315 kilómetros rurales.
- ⊂ La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, da a conocer las empresas que tendrán la concesión para explotar el servicio de radio telefonía celular, en las ocho regiones correspondientes.
- ⊂ Acuerdo por el que se establece la verificación semestral de emisiones contaminantes, de los vehículos de autotransporte de pasaje y carga que circulen por caminos de jurisdicción federal.
- ⊂ Se publica en el Diario Oficial el Reglamento de Telecomunicaciones.
- ⊂ Se están rehabilitando 319 kilómetros de vía con riel nuevo, 162 kilómetros con riel de recobro, y 104 kilómetros de vías dentro de los principales patios del sistema ferroviario del país.
- ⊂ Se construyen 2,500 kilómetros de carreteras de cuatro carriles de altas especificaciones técnicas con aportaciones del sector privado Se tiene programado para 1994 el funcionamiento de los Satélites Solidaridad que darán cobertura a México, a algunas regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, y al Arco Andino.

- ⊃ Se encuentran en construcción 7, 193 kilómetros y en conservación 90, 300 kilómetros de caminos rurales, como parte del Programa Nacional de Caminos Rurales de Solidaridad.
- ⊃ Se establecen las condiciones para la instalación, operación y explotación de redes públicas de radiocomunicación fija, para prestar el servicio público de televisión restringida con señal digitalizada.
- ⊃ El presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari, inaugura el último tramo de la carretera Guadalajara - Colima, en donde se ubica el Puente Beltrán, el mas alto de la República, con 140 metros.

COMENTARIO RESPECTO AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994.

El presidente Salinas puso en marcha tres grandes procesos de modernización (económica, política y social) que dieron origen a la reforma del estado.

El impacto global de estas modernizaciones iniciadas desde el sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado, es lo que permitió afrontar que la Revolución Mexicana entro a una tercera fase, la de modernización, misma que en el periodo de Carlos Salinas de Gortari. Las tareas básicas de la modernización administrativa se llevaron a cabo en la Dirección General del Servicio Civil, sufriendo dos modificaciones con el Anterior Sexenio (MMH):

1. La administración y el desarrollo del personal para el Servicio Civil de Carrera.
2. Las medidas de transformación de la administración pública a niveles global, sectorial e institucional en un marco de eficiencia y productividad.

Dicho Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, consigna como un propósito fundamental para el avance del país, la modernización de la educación en todos sus

niveles y modalidades. El Programa para la Modernización Educativa del mismo período, señala la necesidad inaplazable de reorganizar la educación básica, a efecto de distribuir de manera eficiente la función y los servicios educativos, con el objeto de que los niveles de Gobierno Federal, Estatal y Municipal, el Magisterio y todos los sectores de la sociedad, contribuyan activa y coordinadamente en la tarea y responsabilidad de la educación.

3.4 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DE 1995-2000 POR EL PRESIDENTE ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, 31 DE MAYO DE 1995.⁶

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos, Presidencia de la República.

“Ernesto Zedillo Ponce de León, presidente 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 los artículos 26 de la propia Constitución, 9º y 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 4, 9, 21, 29, 30, 32 y 42 de la Ley de Planeación, cumplo hoy, puntualmente, con dicha obligación, para cumplir el objetivo de preservar la soberanía. El Plan Nacional de Desarrollo propone fortalecer la capacidad del Estado de garantizar la seguridad nacional, la vigencia del estado de derecho y la presencia de las instituciones de la República, en todo el territorio Nacional.”

“Así mismo se propone a desplegar una activa política exterior que consolide la presencia de México en el mundo, y defienda nuestra posición en las relaciones internacionales y en los foros multinacionales.”

“Una estrategia prioritaria será proyectar la nacionalidad mexicana como expresión de una orgullosa identidad pluricultural que es mayor que nuestras fronteras, y procurar una vinculación dinámica con las comunidades de mexicanos y de las personas con origen mexicano en el exterior.”

⁶ Witker, Jorge, *Introducción al Derecho Económico. México, Editorial Mc. Graw Hill cuarta edición 1999* p.385- 387.

"En este fin de siglo, la defensa de la soberanía comprende impulsar en el ámbito internacional, nuestra visión sobre asuntos como el libre comercio, el funcionamiento de los órganos multilaterales que deben contribuir a la estabilidad financiera regional y global, los flujos migratorios, el cuidado del medio ambiente, y el combate al narcotráfico y el terrorismo."

"En el período 1995 –2000, México ejercerá una diplomacia que busque aprovechar las oportunidades globales en beneficio de los mexicanos, que defienda sus legítimos intereses en el exterior, y que consolide el entendimiento, el intercambio y la cooperación con las naciones con que nos unen lazos de amistad."

"Para consolidar un régimen de convivencia social regido plenamente por el derecho y edificar un país de leyes, el plan apoya en las reformas constitucionales realizadas en diciembre de 1994, para ratificar la necesidad de una profunda transformación a nuestro sistema de justicia."

"Las estrategias propuestas comprenden crear, a través de la adecuación normativa correspondiente, las condiciones legales, institucionales y administrativas para asegurar a toda persona la protección efectiva de sus derechos, la aplicación oportuna e imparcial de la ley y acceso a la justicia."

"Para combatir con eficiencia el crimen organizado, se establecerán programas que permitan una mayor especialización de los cuerpos policiales encargados de esa tarea, a efecto de preparar a sus miembros con los conocimientos, equipo y capacidad para luchar contra organizaciones criminales, que destinan una cantidad muy elevada de sus recursos para armar y preparar a sus integrantes."

"El sistema electoral mexicano contiene algunas de las prerrogativas más avanzadas y generosas, en materia de acceso gratuito de partidos y candidatos a la radio y televisión. A diferencia de los otros sistemas, el nuestro otorga esa prerrogativa en forma permanente a todos los partidos políticos, financiada íntegramente por el Estado, y que da acceso en forma igualitaria durante los períodos no electorales y, adicionalmente, en forma proporcional a los resultados electorales durante periodos de campaña."

"Se propone una cruzada permanente por la educación, fincada en una alianza nacional en que converjan los esfuerzos, y las iniciativas de todos los órdenes de gobierno y de los diversos grupos sociales. Debemos movilizar nuestra capacidad para hacer concurrir las voluntades de los gobiernos federal, estatal y

municipal, y lograr una amplia participación de maestros, padres de familia, instituciones educativas particulares y el conjunto de la sociedad. La educación será una altísima y constante prioridad del Gobierno de la República, tanto en sus programas como en el gasto público que los haga realizables.”

“Coexisten en nuestro país enfermedades propias de la pobreza como el cólera, las infecciones respiratorias agudas en los niños, la desnutrición y las muertes maternas y prenatales que afectan sobre todo a los grupos de menores ingresos, con nuevos problemas de salud, relacionados con los cambios en los estilos de vida que se traducen en mayor frecuencia relativa de enfermedades cardiovasculares, crónico-degenerativas, tumores malignos, padecimientos mentales, adicciones y lesiones.”

“Actualmente, el parque habitacional del país está compuesto por 17.8 millones de viviendas. Alrededor de 4.6 millones presentan condiciones de hacinamiento y precariedad. Atender el rezago implica la construcción de nuevas viviendas y el mejoramiento del parque habitacional.”

“En 1994, la proporción entre la población urbana y la rural fue de 73 por ciento en las ciudades y el 27 por ciento en el campo. El desarrollo urbano se enfrenta actualmente a las dificultades propias de la expansión de las ciudades. Por un lado, los volúmenes crecientes de población acentúan la gravedad de los rezagos en los servicios públicos. Por otro, la falta de capacidad financiera de los gobiernos locales, debida a un flujo reducido de ingresos públicos, y a las limitaciones en los programas administrativos de la ciudad, impiden atender oportunamente las necesidades nuevas y las carencias acumuladas.”

“La pobreza se manifiesta en la incapacidad del individuo para generar, de manera permanente, el ingreso que le permita satisfacer sus necesidades básicas. La política de superación de la pobreza consistirá en la aplicación de acciones, fundamentalmente de educación salud, alimentación y vivienda, dirigidas a grupos de alta vulnerabilidad para mejorar sus condiciones de vida, aprovechando la organización social y ciudadana.”

“La reducción de los niveles de pobreza requiere acciones sustanciales en los campos de la vivienda y los servicios urbanos, la infraestructura básica, la conservación del medio ambiente y acceso a la impartición de justicia. La concentración de los recursos presupuestales en atención a la pobreza extrema, abre las posibilidades para canalizar apoyos hacia éstas áreas.”

COMENTARIO RESPECTO AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000.

Los Planes Nacionales de Desarrollo tienen sus antecedentes en la programación sectorial surgida en los años setenta como un intento de racionalizar las acciones del sector público, surgieron programas en educación, agricultura, industria, etc. Posteriormente, a principios de los años ochenta, en el régimen de López Portillo se elabora el Plan Global de Desarrollo. Con estos precedentes en el sexenio de De la Madrid y en el de Salinas de Gortari se elaboran los Planes Nacionales de Desarrollo. Sin embargo, hay que considerar que dichos planes no eran un mero ejercicio técnico, sino que subyace en los dos últimos la concepción política neoliberal como resultado de que representantes de esa corriente tomaron el poder en 1982.

Sin embargo, existe un común denominador en todos ellos, establecen siempre objetivos de beneficio social y mejoramiento de los niveles de vida de la población, también fijan metas de alto crecimiento del producto interno bruto, sin embargo como es evidente por el estado actual de la mayor parte de la población muy poco o nada se ha cumplido, quizá de ahí se derive que en el discurso gubernamental siempre se repita el que "aun falta mucho por hacer". Hay que considerar también que las presentaciones de los Planes son fastuosas, pero debido a los resultados obtenidos y a que al final de cada sexenio se acumula tal desprestigio a los presidentes en turno que ya no se acuerdan de realizar la evaluación de lo alcanzado, en relación a lo que se fijó como objetivos y metas a alcanzar. Muchas veces, incluso, se realizaron acciones trascendentes que no se consideraron en los Planes, tales como la venta masiva de empresas públicas, la reprivatización de los bancos, el ingreso al TLC, firmas de acuerdos internacionales que han comprometido la soberanía nacional, etc.

Durante la etapa inicial de auge de la planeación en el aparato administrativo gubernamental se empezaron a formar cuerpos especializados, llegándose a establecer subsecretarías de planeación en casi todas las Secretarías de Estado e incluso la Secretaría de Programación y Presupuesto, que fue la entidad que tenía como responsabilidad la formulación y el seguimiento del Plan. Sin embargo con los recortes presupuestales desaparecieron estas dependencias especializadas, convirtiendo el ejercicio de planeación en un requisito a cumplir porque así lo señala la Constitución y la Ley de Planeación.

Hay que considerar que aunque han existido buzones y foros para recoger aportes de la población sobre los diversos capítulos del Plan, en realidad no se conocen los mecanismos de consulta y el cómo las sugerencias se tomarán en cuenta, desde mi punto de vista, los lineamientos establecidos plasman el contenido neoliberal, que el gobierno ha impulsado desde el régimen de De la Madrid, al margen de las aportaciones y propuestas que hagan los miembros de la sociedad.

Otra consideración que se incorpora al Plan Nacional de Desarrollo es la propuesta reiterada como en los Planes anteriores de que el ahorro interno debe ser la base del crecimiento, asignándole al ahorro externo el carácter de complementario. Sin embargo hay que recordar que el sistema financiero permite la libre movilidad de capitales y que el capital financiero especulativo no tiene por lo tanto barreras ni se pretende imponerle regulaciones. No se prevén en el Plan mecanismos de defensa de lo que puede quedar de soberanía económica frente a los embates del capital especulativo y aunque él en términos de inversión productiva del capital externo sea complementario, en la esfera de la circulación del capital este podrá seguir realizando movimientos altamente especulativos en los mercados financieros como lo ha hecho en los años pasados.

3.5 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DE 2001-2006 POR EL PRESIDENTE VICENTE FOX QUESADA. 31 MAYO 2001.⁷

A LAS MEXICANAS Y LOS MEXICANOS, AL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.

“De acuerdo con lo establecido en los artículos 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 20 y 21 de la Ley de Planeación, como titular del Poder Ejecutivo Federal, cumplo con la obligación de hacer que del Sistema Nacional de Planeación Participativa, emane, con el involucramiento de la población, con la previa consulta de las opiniones de diversos grupos sociales y con mi aprobación como Presidente de la República, el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la administración pública federal.”

“Por otra parte, de acuerdo con lo que dispone el artículo 5º de la Ley de Planeación, remito este Plan al H. Congreso de la Unión para su examen y opinión, y para que, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y en las diversas circunstancias previstas por esa ley, el Poder Legislativo formule, asimismo, las observaciones que estime pertinentes.”

“Pensar en el futuro ha sido un cuestionamiento constante de las civilizaciones a través del tiempo. Quizá una de las diferencias fundamentales en el avance de los pueblos y naciones, es resultado de las distintas formas de pensar acerca del futuro. Algunas sociedades han sido más capaces que otras, para comprender que el futuro no es lo que irremediamente sucederá, sino el producto de una decisión propia para imaginar y decidir con claridad, cómo desean que éste sea y para establecer y realizar un plan para hacerlo realidad.”

“Las profundas transformaciones que se han dado en el país, en esta nueva etapa de democracia plena, así como las grandes transiciones que se viven en el mundo y en México, abren la puerta a nuevos caminos y oportunidades. El país se encuentra hoy en un momento privilegiado de la historia para decidir su futuro, para planear el México que se desea. Nuestras profundas raíces históricas y culturales nos dan un sentido de Nación; al mismo tiempo, el nuevo ánimo que el

⁷ www.presidencia.gob.mx/index.php?dsección=9

proceso de consolidación de la democracia imprime, es el fundamento para trabajar en la construcción de un país más justo, más humano, más participativo, con más oportunidades para todos, con más opciones, con más caminos, con mayor tolerancia, más incluyente.”

“Planear lo que se quiere ser, demanda como primer paso imaginar, vislumbrar, decidir un proyecto de país. Pero esta visión del futuro México no puede estar aislada ni olvidar lo que hasta ahora se ha logrado como nación. Una sociedad sólo puede entenderse desde la perspectiva de su pasado, que siempre es una síntesis incompleta de sus aspiraciones.”

“La convicción de que el cambio por el que luchó la sociedad mexicana se nutre de lo mejor de cada uno de sus habitantes, de la fidelidad a la propia historia, obliga a valorar sin mezquindades todo lo avanzado, sin dejar por ello de reconocer que es imprescindible un giro definitivo en muchos aspectos de la vida nacional, para responder al anhelado cambio de los mexicanos de hoy.”

“Y no podría ser de otra manera: todo proceso de transformación implica una combinación compleja de continuidad e innovación. Requiere actuar con inteligencia y sensibilidad para saber qué debemos mantener y qué modificar. En el caudal de mutaciones siempre hay algo que preservar y también que desechar.”

“Sería erróneo pensar que el cambio al que aspiramos los mexicanos implica ruptura, abandono y negación de lo que se ha logrado antes. Por el contrario, la oportunidad de cambio es ocasión para mejorar lo existente; el mejor camino para darle confianza y seguridad a México; la mejor manera de encarar nuestra responsabilidad histórica.”

“Por ello, con base en el fundamento legal a que obedece el Plan Nacional de Desarrollo, se presenta al pueblo de México el documento que describe el país que queremos construir, el futuro que buscamos hacer realidad, y los esfuerzos que la administración pública federal en el periodo 2001-2006 se compromete a realizar para alcanzarlo, para mejorar la calidad de vida de mexicanas y mexicanos. Contiene los compromisos y los lineamientos del gobierno expresados en objetivos claros y estrategias concretas para lograrlo, pero también presenta una visión estratégica para el México del nuevo milenio, con un claro sentido de perspectiva histórica.”

“El Plan Nacional de Desarrollo pone ante la opinión de los ciudadanos lo que este gobierno se propone hacer junto con la sociedad, para que sea visto como un compendio en el que toda mexicana y mexicano pueden consultar lo que el gobierno planea hacer por ellos y con ellos. Para que los técnicos de la planeación y de la administración pública lo vean como instrumento básico que define criterios, prioridades y fundamentos de elaboración de las políticas públicas. Al mismo tiempo, para que los orientadores y líderes de opinión encuentren en él una presentación sistemática de los compromisos de gobierno.”

“Este marco integral de desarrollo que se presenta a la sociedad, permite pensar de manera más estratégica en las prioridades, políticas, programas, proyectos y reformas que debemos emprender para lograr los objetivos propuestos, pero sin que se conviertan en un marco rígido y limitante.”

“El Plan establece los objetivos que permitirán realizar los cambios medulares que este gobierno impulsará: cambios que consoliden el avance democrático, que abatan la inseguridad y cancelen la impunidad, que permitan abatir la pobreza y lograr una mayor igualdad social; una reforma educativa que asegure oportunidades de educación integral y de calidad para todos los mexicanos; cambios que garanticen el crecimiento con estabilidad en la economía, que tengan como premisa fundamental ser incluyentes y justos; cambios que aseguren la transparencia y la rendición de cuentas en la tarea del gobierno, y que descentralicen las facultades y los recursos de la Federación.”

“Las estrategias contenidas en este Plan están encaminadas a facultar a los actores sociales y económicos, para que participen de manera activa en las reformas que se promoverán. Considera como palancas de cambio en el país, la educación, el empleo, la democratización de la economía y el federalismo y el desarrollo regional.”

“Busca, mediante dichas estrategias, establecer alianzas y compromisos con los grupos sociales, económicos y políticos, así como con los gobiernos estatales y municipales del país, para que la construcción de nuestro futuro sea una tarea compartida.”

“Éste no es un plan detallado, sino una etapa de un proceso que permite vertebrar las iniciativas ciudadanas, alcanzar objetivos concretos y encaminar al país hacia una visión de largo plazo. Por ello, este documento marca un rumbo, unos objetivos y unas estrategias claras, pero al mismo tiempo está abierto a las

ajustes que los nuevos acontecimientos demanden para el bienestar del país, que se plantearán en los programas sectoriales, regionales, especiales e institucionales y en los programas operativos anuales.”

“En el marco de un buen gobierno, de una política exterior proactiva y de la vigencia plena del Estado de derecho, este Plan Nacional incorpora la visión, la misión, los objetivos, las estrategias y los aspectos estructurales del desarrollo en el marco de las tres prioridades marcadas por los ciudadanos: desarrollo social y humano, crecimiento con calidad y orden y respeto.”

“El Plan Nacional de Desarrollo establece como condición fundamental un diálogo abierto y permanente con los ciudadanos, con las agrupaciones políticas y sociales, con los otros poderes y ámbitos de gobierno, y con la sociedad en general.”

“Este documento surge como resultado de un proceso que tuvo como eje central la participación ciudadana amplia y el diálogo abierto con los ciudadanos, con la estructura interna de la administración pública federal, así como con funcionarios de los otros poderes y órdenes de gobierno.”

“Aunque la fase de participación ciudadana para estructurar el Plan ha finalizado, el diálogo con la sociedad apenas comienza. Se establecerán mecanismos para que en el marco del Sistema Nacional de Planeación Participativa, se realice el seguimiento del cumplimiento y la actualización del Plan, obligando al gobierno a permanecer atento a la opinión ciudadana.”

“Así pues, este Plan y la participación social que implicó, constituyen una invitación a fortalecer el papel de los ciudadanos en la conducción del país, quienes al recibir información y encontrar espacios para la expresión, puedan conocer y evaluar los compromisos que los funcionarios establecen con la sociedad, con lo que tendrán una nueva forma de relacionarse con su gobierno: más responsable, más crítica, más participativa, más comprometida.”

La construcción de un proyecto de futuro común requiere la participación de todos, por lo que el Plan es, también, una invitación a las agrupaciones políticas, a las organizaciones de la sociedad, a los productores del campo, a los profesores, obreros, empresarios, intelectuales, ciudadanas y ciudadanos en general a que, de manera unida, luchemos en un solo frente para construir un mejor país.”

COMENTARIO RESPECTO AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006.

Circula por diversos canales institucionales, la convocatoria del Gobierno Federal para llevar a cabo el proceso de consulta popular que derive en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. Lo anterior, no es gratuito ni novedoso. Esta convocatoria tampoco obedece a un peculiar estilo de gobierno como se quiere dar entender a través de una intensa campaña publicitaria en donde se invita a los ciudadanos a que participen con sus opiniones dado de que "hoy el que mandas eres tú".

El Plan Nacional de Desarrollo es antes que un ejercicio de planeación y de aplicación de herramientas técnicas, un ejercicio eminentemente político. El Plan Nacional de Desarrollo pone en el balance la capacidad de convocatoria de un gobierno, su disposición para escuchar a las más diversas opiniones, su habilidad para hacer coincidir puntos de vista originalmente distantes y fundamentalmente de convencer e impulsar los esfuerzos de individuos y grupos a favor de causas comunes, mejor aún, a favor de las causas de la nación.

Se requieren definiciones precisas en cada uno de sus apartados ya que nuestra realidad esta hoy más que nunca llena de complejidades, se ha vuelto fragmentaria (en las regiones y micro regiones) y con una alta dosis de incertidumbre. Debe existir solidez en las propuestas y precisión en las responsabilidades. Congruencia entre los haberes y los deberes. En caso contrario, este puede terminar en un interminable catalogo de buenas intenciones, pero causante de frustraciones y de derroche de recursos. Desde el Congreso de la Unión habremos de ser sumamente exigentes y cuidadosos de que el Plan cumpla con los lineamientos anteriores. Se requiere rigor en la meditación, meticulosidad en el decir y frugalidad en las palabras.

CAPÍTULO 4.

ANÁLISIS, VISIÓN Y ESPECTATIVA DEL PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER INFORME DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE VICENTE FOX QUESADA.

4.1 IMPORTANCIA ACTUAL DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Para avanzar en el camino se requiere de un sistema eficiente y seguro de infraestructura, transporte y comunicaciones, cuyas prioridades principales son: una mayor satisfacción de los usuarios, el apoyo al desarrollo económico y la integración regional y nacional, a través de redes de mejor calidad, seguridad y cobertura; así como la reducción progresiva de los costos reales de transporte de pasajeros y de carga.

Nosotros los mexicanos queremos que las comunicaciones y la teleinformática, permitan una vinculación más amplia de los mexicanos entre sí y con el resto del mundo; que sirvan para que niños y adultos accedan al conocimiento, a las ciencias y a las artes, para mejorar la eficacia y la eficiencia del gobierno y las empresas.

También queremos que haya caminos y transporte accesibles y suficientes, para que la gente pueda asistir de manera fácil y segura a los centros de educación y salud; para el que comercia haga llegar sus productos a cualquier lugar de México y en el extranjero; y para que pueda desplazarse al trabajo y sitios de esparcimiento y cultura.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes,¹ subraya la rectoría del Estado en la materia. Bajo la prevalencia del interés público se recogen y se orientan las expectativas de todos los grupos de la sociedad, para construir un México capaz de hacer frente a los retos de globalidad, y aprovechar nuestras ventajas comparativas.

¹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001- 2006 p.8.

La importancia de este programa radica en el desarrollo del sector que nos integra y moderniza; incorpora criterios innovadores de calidad, eficacia, transparencia, participación ciudadana, seguridad, sustentabilidad, promoción de participación mixta que es referente al público y privado en proyectos de inversión, así como de participación de los tres órdenes del gobierno.²

En México, el sistema de telecomunicaciones ha mantenido una continua expansión y modernización. Sin embargo las necesidades de desarrollo económico y social del país y el avance tecnológico de los últimos años, imponen un ritmo mas acelerado. Se presenta, por lo tanto un enorme rezago que limita las posibilidades del desarrollo nacional.

4.2 ANÁLISIS DEL PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER INFORME DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE VICENTE FOX QUESADA.

Los análisis sobre la sucesión de Vicente Fox, no deben hacerse a la ligera y menos tomando como base el pasado. Esta vez no cualquiera puede ser Presidente de México, pues no están dadas las condiciones. Quién llegue a Los Pinos, esta vez debe ser un hombre, quizá una mujer, con un verdadero compromiso político con México, jamás un ente con aparentes atributos de hombre de Estado o de Presidente. México requiere de decisiones trascendentes que repercutan de inmediato sobre sus estructuras políticas, económicas y sociales. ¡Ya basta! de “parchar” o de enmendar una Constitución General de la República, para fines personales o de grupo. ¡Ya basta! de emitir palabras sin contenido y de promover falsas ilusiones que sólo generan espirales populistas, en el consiguiente riesgo de una crisis social y política de mayores proporciones. No son tiempos de hacerle al popular, menos al bueno o bonito de la película.

² *idem.*

4.2.1 PRIMER INFORME DE GOBIERNO.

Como último acto de la agenda de un día cualquiera, el presidente Vicente Fox Quesada rindió su primer Informe de gobierno, en el marco de bloqueos carreteros en varias entidades del país, y marchas por las principales calles de la ciudad de México, en protesta por las políticas social, laboral y económica de la actual administración.

No sin interrupciones de parte de legisladores que desplegaron mantas y pancartas; el Presidente dijo en el recinto de San Lázaro, que no ha olvidado sus compromisos de campaña, y reconoció que los cambios no han llegado a la velocidad reclamada.

En tres momentos diferentes de su mensaje,³ el Presidente insistió en que México "sí tiene proyecto" basado en "un humanismo social innovador", y descargó parte de la responsabilidad de cambiar el país en los hombros de los partidos políticos, y el Congreso -estamos "en el mismo barco"-, porque la transición no puede reducirse a la alternancia en el poder. Esto fue sólo un punto de partida; "toda transición política verdadera implica un empeño colectivo de reconstrucción institucional".

El "niño verde" Jorge Emilio González, anunció en la tribuna del Congreso el rompimiento del partido que encabeza su padre, Jorge González Torres, con el presidente Fox. Parte de la Alianza por el Cambio que llevó a Fox al poder, el Partido Verde Ecologista de México, sólo tuvo ayer reproches para el mandatario. La historia lo recordará como "el hombre de palabras, no de palabra", si no cumple sus promesas de campaña, vaticinó.

Poco antes de su primer Informe de Gobierno,⁴ el presidente Vicente Fox aceptó que la economía mexicana sigue en un "atorón" y "estancada", como producto de la desaceleración económica internacional, pero aseguró que en México "no hay crisis económica", ni se está derrumbando el país. Fox aseguró que con su Informe de Gobierno se clarifican muchas cosas" que en el ruido, en la parafernalia de la

³ www.colson.edu.mx/bibliotecas_per_nacionales.

⁴ www.caniframa.org.mx/atajal/atajal.

comunicación se han distorsionado, que no corresponden para nada a la realidad. "Espero que les pueda dejar bien claro (con el Informe) que no he olvidado mis compromisos, que estoy bien consciente de las necesidades de cada mexicano y que ustedes me lo recuerdan día con día, qué es lo que tenemos que hacer." El Presidente de la República dijo en su programa de radio "Fox en vivo, Fox contigo", que "no les voy a fallar" a los mexicanos. "¡Ánimo!, síganme apoyando, sigamos construyendo un país exitoso, triunfador, sigamos construyendo un México moderno y puesto al día. Trabajemos, pues, entusiastamente en este sentido.

No nos vayamos con la finta. "En su emisión radiofónica, el presidente Fox argumentó que la desaceleración de la economía mundial, provocó que alrededor de 215 mil mexicanos hayan perdido sus empleos del 31 de diciembre del 2000 al 31 de julio del 2001, es decir, en sólo siete meses de la actual administración. Pero comentó que esta desaceleración que provoca este impacto negativo, la está enfrentando el Gobierno Federal con una gran solidez en la economía nacional. "Con esta solidez del tipo de cambio y con este flujo de inversión extranjera que llega al país, estamos pudiendo sostenernos en esta desaceleración económica, y no tener que avanzar hacia crisis o a nada que se le parezca. En ese sentido pueden estar tranquilos, nuestra economía está fuerte y sólida para aguantar este embate", dijo el titular del Ejecutivo Federal en su programa "Fox en vivo, Fox contigo". Aseguró que su administración estará trabajando para regresar al crecimiento económico, para proteger a quien perdió su empleo y ofrecerle una alternativa. "Mientras debo decirles que la mejor manera de enfrentar esta situación, es trabajando más duro todos, trabajando con calidad y con eficiencia. "Lo hemos dicho, que la economía la hacemos todos, haciendo bien nuestro trabajo es el mejor camino para salir", aseguró Fox. En su programa radiofónico,⁵ el presidente Fox comentó también que, "la economía sigue en esta desaceleración, es decir, en un estancamiento o atorón como lo hemos llamado, y que eso ha generado desempleo, como también ya lo he comentado". Preciso que del 31 de diciembre del 2000 al 31 de julio del 2001, 215 mil personas han perdido su empleo, seguramente son padres de familia, son

⁵www.el-universal.com.mx/pls/impreso/noticia_busqueda.html.

madres o jóvenes, dijo, y para ellos "mi solidaridad y decirles que estamos trabajando para remediar esto. "Nuestra economía muestra gran fortaleza ante esta situación. Ustedes han visto las tasas de interés y la inflación, siguen considerablemente a la baja y están siendo de enorme beneficio, por un lado a las pequeñas y medianas empresas, por otro a quien tiene un crédito hipotecario, a quien tiene que obtenerlo para financiar la compra de artículos para el regreso de los hijos a clase o cualquier otro uso del crédito, está teniendo el beneficio de tasas de interés verdaderamente bajas, históricas."

4.2.2 SEGUNDO INFORME DE GOBIERNO.

No hay duda de que ha habido mucho ruido o escándalo en nuestro país respecto de esta transición, es lo que manifestó en pocas palabras Vicente Fox, ante la comunidad judía, tres días antes de rendir su segundo informe de gobierno, y el ruido ha de ser extremadamente desesperante para el presidente, quién a su vez menciona "no politicen todo".

En lo que cabe señalar, desde mi punto de vista personal, el principal reto de Fox, que abordó en su informe, era disminuir o armonizar el ruido, sin embargo lo que se necesitaba era disminuir la volatilidad de la política que, hoy es su rasgo distintivo. ¿Acaso lo logró? Lo intentó por la vía de conciliarse con el statu quo, cerrando la transición. También de reconocer los límites a su poder y llamar al auxilio del Congreso, sin embargo no fortaleció su autoridad política, no hizo una rectificación y no dio ninguna clase de respuesta a los problemas que asechan al país.

Por otro lado, el presidente Fox se habría ganado la credibilidad, si la nación hubiera dado una oportunidad de escuchar una explicación seria y honesta, de por qué no se han logrado los cambios que ofreció desde un principio, o hubiera habido definiciones políticas precisas, sobre los temas donde precisamente el gobierno no ha tenido la capacidad para lograr los resultados que se necesitan. Se requeriría un acto de honestidad política que pudiera ayudar a aumentar la confianza en el gobierno; se necesitaba definir la posición política del gobierno en dichos temas de

una manera tal, que los opositores y los críticos reconocieran un cambio, y una oportunidad para establecer una relación totalmente diferente. Lo único que hubo es reconocer que la gente pide acuerdos.

En la materia de comunicaciones, mi pregunta la formularía de la siguiente manera: ¿Qué tipo de lecciones le quedaron al gobierno del total y rotundo fracaso del proyecto del aeropuerto en Texcoco, y qué es lo que piensa hacer al respecto?; en carreteras, ferrocarriles, telecomunicaciones, habría algo que nos pueda asegurar que la brecha no irá en aumento, esto es, irnos más allá de la fórmula única de entregar nuestros mercados al exterior. Lo único que se puede manifestar es que los temas políticos estaban ahí; nadie esperaría definiciones tan detalladas que compliquen la vida del gobierno ni siquiera que se hable de ellos de manera directa, pero sí que tiene una posición política que demostrara que el presidente esta consiente, vigilante, prevenido, y que tiene una posición política desde la cual encauzar los problemas y posibles complicaciones.

Otra cuestión que deseo abordar, es que Vicente Fox, durante su informe no hizo el desglose necesario de los sectores, mas que nada de manera estrictamente personal. Fox asumió la presidencia con toda la esperanza nacional sobre sus hombros, y llegó a su segundo informe rodeado por un deseo colectivo de que planteara una refundación de su gobierno, restableciera el rumbo y que mostrara que tras veintiún meses en el poder, había capitán en el timón del Banco Mexicano Fox demostró totalmente que no puede quitarse las anclas de ciudadano para convertirse en estadista, es un político meramente ordinario que no está para situaciones extraordinarias.

Cabe señalar que Fox mantuvo durante su informe la autocomplacencia, siguió viendo el cielo azul que no refleja al México de las polarizaciones, que su falta de crítica y desgobierno están provocando.

Fox, al terminar su segundo año político, no ofreció, de ninguna manera, esperanzas reales para el futuro del país ¿Entonces para que promete? ¿Para privatizar PEMEX o la electricidad? o ¿Para robar las arcas? En el Congreso de la Unión, Fox inició nervioso su informe, prestándole más atención a las protestas, se veía cansado, eran muy notorias sus ojeras y su gesto plano, con ausencia de sonoridad en la voz, pero sobre todo lleno de falacias. Fue quizás un buen gerente en empresas multinacionales, pero no es lo que necesita ahora México, que ansía no un dictador ni un autócrata déspota, sino quien marque el rumbo, dirección y sentido de que sí hay un mañana.

Retomando el tema sobre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, haciendo énfasis en que la industria telefónica y satelital, basada en la apertura del sector, fue la división con mayor dinamismo del producto interno bruto (PIB) de la rama de transporte, almacenaje y comunicaciones al crecer en el primer semestre 0.7 por ciento, que es lo que señala el segundo informe de gobierno,⁶

Las comunicaciones presentaron un crecimiento del 8.5 por ciento respecto al igual lapso del año anterior; el reporte indica que las empresas de telecomunicaciones invertirán 39 mil millones de pesos durante el 2002. Los recursos se destinarían a los servicios de telefonía fija local y de larga distancia, telefonía celular, televisión restringida y otros servicios de valor agregado,⁷

Por último el presidente Vicente Fox mencionó de manera muy breve, que con el objeto de modernizar la infraestructura carretera del país, de septiembre del año pasado hasta agosto del 2002, el Gobierno Federal invirtió diez mil 976 millones de pesos.

⁶ Periódico EL Universal 2 de Septiembre 2002.

⁷ Periódico El Financiero 2 de Septiembre de 2002.

4.2.3 TERCER INFORME DE GOBIERNO

Llegó el día del Tercer Informe de Gobierno, esta vez rodeado de inconformidad y con falta de credibilidad por parte del Congreso, pero sobre todo de la población y de diferentes grupos sociales; hubo calles cerradas, y manifestaciones.

El Tercer Informe de Gobierno, marca el inicio de la segunda mitad de la administración del presidente Fox. Mientras que la primera mitad de su gobierno estuvo marcada por decepciones y desencuentros debido a las altas expectativas incumplidas; la segunda se inicia bajo el signo de la interrogación, la segunda mitad es tiempo de política, negociación y de los acuerdos en beneficios de México. El país ya padeció casi tres años de conflictos entre los poderes ejecutivo y legislativo.

Todos tenemos una visión diferente, del informe pero a mi opinión se vio, a un hombre débil a la casi mitad de su gobierno; con mal semblante agudamente y tuvo que hacer un acto casi teatral de autocrítica de su gobierno, y sobre todo, por hacer caso omiso del pueblo mexicano.

Después de hora y media de cifras en miles de pesos e inacabable, concluyó su informe, pero, no se puede estar de acuerdo en lo siguiente:

“Los índices de pobreza han descendido”⁸, “Hay acuerdos importantes en relación con la problemática del campo”⁹, “El desempleo, aunque grave problema, no es alarmante”¹⁰, “La inseguridad también va a la baja”¹¹, “Los créditos están llegando a las empresas”¹², “Vamos en piloto automático en el frente económico”¹³, PEMEX ni la CFE, no se privatizaran, hay más recursos para la educación, salud ciencia, tecnología, etcétera.

⁸ Periódico Reforma 2 de Septiembre 2003.

⁹ Periódico El Heraldo de México 2 de Septiembre 2003.

¹⁰ Periódico La jornada 2 de Septiembre 2003.

¹¹ Periódico Milenio 2 de Septiembre 2003.

¹² Periódico El Financiero 2 de Septiembre 2003.

¹³ *Ibidem.*

En otra instancia, a unos meses de cumplirse el primer trienio del gobierno de Vicente Fox, el producto interno bruto (PIB) del Sector de Comunicaciones y Transportes, ascendió a la fabulosa cantidad de 358,403 millones de pesos a precios constantes, lo que significó 28.6 por ciento¹⁴ más de lo alcanzado en la primera mitad del sexenio.

Con base en el informe que presentó ante la LIX Legislatura, se revela que el porcentaje de carreteras federales que mejoró su estado físico pasó de 51 a 72 por ciento,¹⁵ con lo que se elevó la competitividad en costos de mercancías.

El tránsito vehicular en autopistas y puentes de cuota aumentó 47.3 por ciento; el aforo registrado en el año de 1997 con un total de 793 mil vehículos; en tanto que la inversión de infraestructura carretera aumentó en 32.3 por ciento a precios constantes, para ubicarse en 49,225.5 millones de pesos.¹⁶

En cuanto al transporte ferroviario, la carga por ferrocarril pasó de 172 millones 977 mil toneladas en el trienio de 1995-1997, a 238 millones 111 mil toneladas, un aumento de 37.7 por ciento.¹⁷

Conjuntamente con el autotransporte de pasajeros, el ferrocarril participó en la transportación de 8, 234 millones de pasajeros.¹⁸

Respecto del Subsector marítimo, en la primera mitad del sexenio se transportaron 751.5 millones de toneladas y 25.5 millones de pasajeros lo que representa un crecimiento de 22.3 y 44 por ciento,¹⁹ respectivamente, en comparación con el periodo similar del gobierno de Ernesto Zedillo.

¹⁴ Periódico *el Excelsior* 2 de Septiembre 2003.

¹⁵ Tercer Informe de Gobierno transmitido por Televisa 1º. De Septiembre 2003 México Canal 5.

¹⁶ *idem*

¹⁷ *idem*.

¹⁸ Periódico *Reforma* 2 de Septiembre 2003.

¹⁹ Periódico *El Heraldo de México* 2 de Septiembre 2003.

En los últimos tres años la inversión en infraestructura portuaria ascendió a 14, 381 millones de pesos a precios constantes, lo que significa un aumento de 93.9 por ciento²⁰ respecto a lo ejercido en el lapso similar del sexenio pasado.

Por lo que concierne en el transporte aéreo, Vicente Fox reportó en sus primeros tres años, que se transportaron 100.7 millones de pasajeros y 1.15 millones de toneladas de carga, lo que representa un incremento de 31.5 y 25 por ciento²¹, en comparación con el mismo período del sexenio pasado.

Más adelante, referente al sistema de teledensidad, el mandatario puntualizó que ésta ascendió a 43 usuarios telefónicos por cada 100 habitantes, representando un poco más del 268 por ciento más que en 1997.²²

Hoy la telefonía fija llega a 16.1 millones de líneas telefónicas, cifra que supera en 74 por ciento,²³ a las que se tenían en 1997.

En el documento también se explica que en el rubro de la telefonía celular, ésta llega a 28 millones de usuarios, con 13.9 millones de suscriptores nuevos en los últimos tres años,²⁴ es decir, 1,090.9 por ciento superior a los usuarios en los tres primeros años de la administración.

De lo anterior, Vicente Fox manifiesta: "En el 2001, México fue el cuarto país en importancia en los montos de inversión en telecomunicaciones, detrás de los países como el Reino Unido y Estados Unidos".²⁵

²⁰ Periódico Milenio 2 de Septiembre 2003.

²¹ Periódico El Excelsior 2 de Septiembre 2003.

²² Periódico El UNIVERSAL 2 de Septiembre 2003.

²³ *idem*.

²⁴ Periódico El Financiero 2 de Septiembre 2003.

²⁵ Tercer Informe de Gobierno transmitido por Televisa 1º. De Septiembre 2003 México Canal 5.

En lo que se refiere a la conectividad, por medio del Sistema Nacional e-México, informó que este año se logró disminuir la brecha digital por medio de la instalación de 3200 Centros Comunitarios Digitales,²⁶ ubicados estratégicamente en diversas localidades de todos los municipios, cuya población - que representa cerca e 62.5 por ciento de la población del país - tiene acceso a Internet.

Desde mi punto vista finalmente el Ejecutivo no trató los temas con la objetividad, los encubrió con muchos inciertos, y si fue autocrítico manifestó muchas cifras equívocas; en cuestión de la convocatoria que propuso al Congreso para enfrentar tareas pendientes a mi parecer fue lo positivo.

Respecto a los tres primeros informes de gobierno que rindió el presidente Vicente Fox, estuvieron de manera muy resumida y un tanto breve respecto a este sector. Cuál a continuación resumiré lo que en el Plan Nacional de Desarrollo, llevará a cabo en este sexenio, o sea 2001-2006, y lo que en un momento se olvidó por mencionar en su discurso.

4.3 VISION Y EXPECTATIVA DEL PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER INFORME DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE VICENTE FOX QUESADA.

En este apartado trataré el tema respecto a los tres informes de Gobierno, propuestos por el presidente de la República Vicente Fox Quesada. Realmente nosotros los mexicanos esperábamos una declaración presidencial sobre su papel en el cambio, la alternancia y la transformación. Pero Fox respondió con la satisfacción de una visión limitada de la declaración, y la convocatoria tardía a acuerdos y alianzas sobre una agenda foxista, que esconde el desmantelamiento del viejo estado populista priísta.

Los resultados de los tres primeros años del gobierno foxista, aparecen negativos, sobre todo el tercero que ha sido el más nefasto de su mandato. No voy a hacer mención de todo lo que está mal en su gobierno o lo que prometió no lo ha llevado a

²⁶ *idem.*

cabo, lo que a mi me concierne es el tema de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde simplemente no ha podido impulsar reformas legales e inconstitucionales. Sus iniciativas fiscal, laboral, eléctrica, de comunicaciones y educativa, han tropezado con la mayoría priísta.

Sin embargo, en dos años Fox ha logrado mantenerse en el poder, pero sin resultados concretos en viabilidad, económica, ni de comunicaciones, con resistencias no superables en la sobrevivencia del Estado priísta, y en los saldos políticos negativos que han perfilado la posibilidad de restauración priísta en el poder presidencial.

Hablando en un lenguaje televisivo, más que el rating de las encuestas, la verdadera rivalización del gobierno de Fox ocurrió en julio del 2003 con las elecciones legislativas.

Fox no consiguió la mayoría para el PAN y el PRI mantuvo su hegemonía, Fox el 2 de julio del 2000 lo habrá perdido en apenas tres años, no consolidó el cambio político, y estará en pocas palabras abonándole al PRI el camino de regreso al poder presidencial.

Volviendo al tema principal de esta tesina, la industria telefónica y satelital fue la división con mayor dinamismo del Producto Interno Bruto (PIB) de la rama de transporte, almacenaje y comunicaciones, al crecer en el primer semestre 0.7%, señala el Segundo Informe de Gobierno del presidente Vicente Fox.²⁷

“Las comunicaciones presentaron un crecimiento de 8.5% respecto a igual lapso del año anterior, impulsando fundamentalmente por el dinamismo observado en la

²⁷ *El Universal* 2 de Septiembre 2002.

telefonía y el uso de la tecnología satelital²⁸,” destaca el anexo estadístico del Informe.

El reporte indica que las empresas de comunicaciones invertirán 39 mil millones de pesos durante el 2002, tales recursos se destinarían a los servicios de telefonía fija local y de larga distancia, telefonía celular, televisión restringida y otros servicios de valor agregado.

Recordemos que el Segundo Informe de Gobierno manifiesta que: “el servicio de telefonía local empieza a observar beneficios tangibles para los usuarios, ya que los nuevos concesionarios están ofreciendo sus servicios con tarifas por debajo de las aplicadas por Teléfonos de México “.

Prevé además un incremento del 9.1% para este año en el número de líneas fijas instaladas, al pasar de 13.77 millones a 15.03 millones; estas cifras —anota— permitirán que la densidad telefónica pase a 14.7 líneas por cada cien habitantes, a diferencia de las 13.7 registradas hasta el 2001.

Menciona que la apertura a la competencia, motivó que los concesionarios del servicio telefónico construyeran más de seis mil kilómetros de red de fibra óptica, con lo cual se espera superar los 112 kilómetros para el cierre del 2002.

Respecto a la comunicación vía satélite, una de las divisiones más dinámicas del sector, precisó que se otorgó una concesión para explotar los derechos de emisión y recepción, de señales de bandas de frecuencia asociadas a sistemas satelitales extranjeros, así como otra relativa a una red pública de telecomunicaciones asociadas.

²⁸ *idem.*

Resalta también que se elaboraron nueve permisos para instalar y operar estaciones terrenas transmisoras, de las cuales se han otorgado seis y el resto se encuentra en su fase final. El Informe destaca que están por otorgar la asignación de tres capacidades satelitales reservadas para el Estado.

El informe que presentó Fox, como hice referencia al principio de este capítulo, estuvo muy resumido e insípido, pues faltó que detallara más respecto a algunos sectores, ya que mencionó solamente la red carretera, es decir, la infraestructura y las telecomunicaciones.

Siendo así, según el programa sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, enuncia varios sectores que a continuación comentaré, lo cual el presidente Fox no tomó en cuenta en su informe o ¿será que todavía no lo inicia? o ¿no estamos debidamente informados?

Haciendo énfasis en el Servicio Postal y el Servicio Telegráfico, uno de los objetivos que plantea el Plan Sectorial del Sector de Comunicaciones Transportes es:²⁹

1. Ofrecer a toda la población, cobertura de servicios de entrega de cartas y paquetes a precios accesibles.
2. Alcanzar estándares internacionales de calidad, entregando toda correspondencia y los envíos en forma confiable y oportuna.
3. Establecer servicios postales especializados y de valor agregado, para promover el intercambio comercial nacional e internacional.
4. Lograr la rentabilidad.

Como bien sabemos, a escala mundial el correo continúa siendo uno de los medios más importantes para comunicar a los sectores comercial, industrial, financiero, gubernamental, y en términos generales, a la sociedad.

²⁹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 pp.217-219.

El Servicio Postal Mexicano (SEPOMEX), es el organismo responsable de proporcionar el servicio público de correos, definido en el artículo 28 Constitucional como un área estratégica del estado mexicano. La característica distintiva de este servicio, es que se trata de un medio al que tienen acceso por igual todos los habitantes de las zonas, tanto urbanas como rurales, pertenecientes a todos los estratos económicos y sociales de nuestro país.

Otro tema que no se hace mención en el informe de gobierno, es el comercio de servicios, lo cual pienso que sería importante tratarlo. Si no es posible definir con precisión lo que constituye un servicio, es más difícil determinar como se comercian internacionalmente. No obstante, existe una convención, cada vez más aceptada por los expertos, de que los servicios pueden comerciarse de cuatro formas principales. Estas modalidades que se detallan a continuación, son el resultado de las posibles combinaciones, resultantes de considerar la movilidad o inmovilidad de los prestadores de servicios y de los consumidores. A continuación me referiré a lo que serían las modalidades de prestación.

MODALIDADES DE PRESTACIÓN

a) La movilidad transfronteriza del servicio. Ejemplos de lo anterior serían un análisis médico realizado por una computadora, instalada en el extranjero a miles de kilómetros de donde se encuentra el paciente, a través de sistemas de telecomunicación, o algo más sencillo como el transporte transfronterizo de pasajeros empleando cualquier medio.

b) La movilidad transfronteriza del consumidor. En este caso, dos ejemplos pertinentes serían el de un turista extranjero o el dueño de un bien, como un barco o una maquinaria que se manda reparar a otro país.

c) La movilidad temporal del personal. Esta modalidad se ejemplifica con el caso de un doctor que se desplaza, temporalmente, al país donde se encuentra el paciente para efectuar una operación quirúrgica.

d) La presencia comercial. Existen ciertos tipos de servicios, cuya dificultad para segmentar su proceso de producción, obliga al establecimiento de instalaciones y proveedores en el país en donde habrá de ser prestado. Tal es el caso de una empresa encargada de construir una presa en un país extranjero.

Se estima que del total del comercio internacional de bienes y servicios, los últimos representan alrededor de una cuarta parte. En México, contribuyen con más de una tercera parte de nuestro comercio total, siendo un componente muy dinámico. Algunos expertos estiman que si se contabilizaran todas las transacciones internacionales, con base en los cuatro modos de prestación a que se hizo referencia, el comercio internacional de servicios tendría un valor similar al de bienes. Además, se considera que el comercio de los servicios crecerá anualmente a una tasa muy superior a la de bienes.

CAPÍTULO 5.

PROBLEMÁTICA DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO NACIONAL.

5.1 PROBLEMÁTICA DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Este apartado incluye los problemas que existen en los siguientes Subsectores:

Infraestructura.

- Infraestructura carretera.
- Infraestructura complementaria del transporte.
- Infraestructura ferroviaria.
- Infraestructura aeroportuaria.
- Infraestructura portuaria.
- Infraestructura multimodal.

Transporte.

- ❖ Autotransporte.
- ❖ Transporte ferroviario.
- ❖ Transporte aéreo.
- ❖ Transporte marítimo.
- ❖ Transporte multimodal.
- ❖ Seguridad en el transporte.

Comunicaciones.

- Telefonía básica.
- Telefonía rural.
- Comunicación vía satélite.
- Radio comunicación.
- Redes informáticas
- Radio y televisión.

- Televisión restringida.
- Servicio postal.
- Servicio telegráfico.

5.2 INFRAESTRUCTURA.

5.2.1 INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

La red federal de carreteras es atendida en su totalidad por el Gobierno Federal. Registra la mayor parte de los desplazamientos de pasajeros y carga entre ciudades y canaliza los recorridos de largo itinerario, relacionados con el comercio exterior y los sectores de la economía nacional.

La red estatal cumple una función de gran relevancia para la comunicación regional, enlazar las zonas de producción agrícola y ganadera para asegurar la integración de diversas áreas del país.

Por su parte, los caminos rurales y las brechas mejoradas, son vías modestas y en general no pavimentadas; su valor es más social que económico, pues proporcionan acceso a comunidades pequeñas que de otra manera estarían aisladas.

En 1994, varias carreteras y caminos estaban poco integrados, presentando mantenimiento insuficiente; las autopistas de cuota, sobre todo las concesionadas, experimentaban problemas financieros.¹

En México, entre 1995 y 2000 se construyeron o modernizaron 10 mil 371.1 kilómetros, de los cuales 6 mil 521.8 carreteras pavimentadas y 3 mil 849.9 caminos rurales² fueron pavimentados.

En la actualidad, las condiciones físicas en que se encuentra la Red Federal de Carreteras, se clasifica de la siguiente manera:³

¹ *Revista Comercio Exterior. Lecturas sobre economías y desarrollo II. Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.C. Volumen 49 número 4, México DF. Abril 1999. p.349.*

² *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p. 71.*

³ www.sct/subsecretariainfraestructura/carretera/gob.mx.

- 25 por ciento buenas.
- 35 por ciento regulares.
- 40 por ciento malas.

En 1995, cabe destacar que en materia de autopistas de cuota concesionadas, se enfrentaban a problemas financieros, debido principalmente a que los costos de construcción fueron superiores a los originalmente calculados.⁴

Actualmente el problema que enfrenta este Subsector es el siguiente:⁵

1. El estado físico de los caminos rurales se encuentran en mal estado.
2. Las limitaciones presupuestales afectan y seguirán afectando a este Subsector.
3. No existen concesionarios interesados, puesto que cuentan con un presupuesto poco suficiente para modernizar o ampliar las carreteras.
4. En cuanto a las autopistas de cuota, no existe el manejo adecuado de la red y no hay esquemas de operación, administración y cobro de peajes.
5. No existe participación del sector privado ni de los gobiernos estatales ni municipales, que permitan aumentar el monto para la inversión en carreteras.
6. No existe una amplia cobertura y accesibilidad de la infraestructura carretera para toda la población.

⁴ *Federalismo y Desarrollo. Año 9 julio, agosto, septiembre de 1996.*

Programa de desarrollo del sector de comunicaciones y transportes 1995-2000. p.68.

⁵ *Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.*

7. No hay ninguna clase de atracción a la inversión privada para el desarrollo de una infraestructura carretera nueva.
8. Descentralizar la conservación de la Red Federal de Carreteras.
9. No existe algún programa para el reforzamiento de puentes y estructuras, así como para reparar y dar mantenimiento a diversos tramos de carreteras federales.

5.2.2 INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DEL TRANSPORTE.

La Infraestructura complementaria del transporte comprende las centrales de carga, las terminales y centrales de pasajeros, los centros de pesaje, los centros integrales de verificación de condiciones físico-mecánicas y emisión de contaminantes, los centros de capacitación para conductores y los depósitos de vehículos.

Derivado del Programa de Regulación de Terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros, actualmente existen 135 terminales centrales y 464 individuales. Entre las principales se encuentran las localizadas en el Distrito Federal, Jalapa, Guadalajara, Monterrey, Querétaro, Puebla y León.⁶

Existe además, 23 centrales de carga en operación, 250 Centros de Verificación y Emisión de Contaminantes, 377 depósitos de vehículos y 101 centros de capacitación para conductores del autotransporte federal y privado.⁷

La raíz del problema en sí, no es un factor que perjudique en grandes circunstancias a este Subsector, pero no sólo se requiere incrementar la infraestructura existente, sino también promover su modernización y que se eleven sus estándares de calidad en el servicio, sobre todo crear más Centros de Verificación de Emisión e Contaminantes, ya que año con año el número de autotransportistas y de

⁶ Programa sectorial 2001-2006 op cit. p. 86.

⁷ *Idem.*

automovilistas va en crecimiento a pasos acelerados; de las terminales de pasajeros no existe la suficiente coordinación, y las edificaciones son totalmente obsoletas e inseguras para los pasajeros, careciendo también de vigilancia por parte de Seguridad Pública; de las centrales de carga, éstas no son suficientes en el Distrito Federal, y también se hacen acreedoras a la misma descripción de las terminales de pasajeros.

5.2.3 INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.

Durante mucho tiempo, la infraestructura ferroviaria no se incrementó, debido a que el ferrocarril presentaba una problemática de orden estructural que limitó su desarrollo (gracias al apoyo de Ernesto Zedillo), y en consecuencia, sus niveles de productividad y competitividad; no se adicionaron nuevas rutas a la red ferroviaria en los últimos 22 años. La única línea "nueva" es la de Coróndiro – Lázaro Cárdenas, inaugurada en 1979.⁸

El sistema ferroviario mexicano cuenta con una red férrea de 26 mil 655 kilómetros de longitud. De ese total, 20 mil 687 kilómetros (77.6 por ciento) son ramales y troncales. A su vez, se dividen en 4 mil 413 kilómetros de vías secundarias (16.6 por ciento), 5 mil 968 kilómetros de vías auxiliares (22.4 por ciento) y 1555 de vías particulares (5.8 por ciento).⁹

La participación mayoritaria en la longitud de las vías principales corresponden a:¹⁰

1. Ferrocarril Mexicano (FERROMEX) 40.7 por ciento.
2. Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) 20.7 por ciento.
3. Compañía de Ferrocarriles Chiapas – Mayab 7.5 por ciento.
4. Ferrocarril el Sureste 7.2 por ciento.
5. Terminal Ferroviaria del Valle e México 1.4 por ciento.
6. Líneas cortas 22.5 por ciento.

⁸ www.ferromex/construccion/ferreas.gob.mx

⁹ Programa sectorial 2001-2006 op cit. p.91.

¹⁰ *idem.*

El principal problema desde mi punto de vista es: la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), de ahí se deriva que no existe una amplia cobertura ni expansión a regiones ni a mercados, falta demasiada accesibilidad, no existe una garantía de seguridad en zonas urbanas, y el estado en que se encuentra la infraestructura esta en pésimas condiciones, no hay terminales intermodales ferroviarias suficientes para satisfacer las necesidades de importación y exportación del país.

5.2.4 INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.

La definición de una política de transporte aéreo ágil y seguro, de pasajeros, carga, y correo, correspondió con el estímulo a la infraestructura aeroportuaria, mediante una ley de aliento a la participación privada en los aeródromos, que sin dejar de mantener el dominio de la nación, ofreciera seguridad jurídica al inversionista para lograr instalaciones modernas, seguras y eficientes, esta ley se emitió en 1995.¹¹

En el Programa de desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes, 1995-2000, del Poder Ejecutivo Federal manifiesta las siguientes cifras: "Son 1726 aeródromos y 83 aeropuertos (51 nacionales e internacionales, y los 32 restantes lo hacen exclusivamente para los nacionales).¹²

El sistema aeroportuario nacional actualmente está integrado, por 1215 aeródromos; 85 de ellos son aeropuertos (57 internacionales y 28 nacionales). Del total de aeropuertos; 35 son administrados por grupos concesionarios, 27 están a cargo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), y los restantes 23 son manejados por diversas entidades privadas o públicas.¹³

¹¹ PARLAMENTARIA, de México enciclopedia

El Marco Jurídico de las políticas financiera, energética, educativa, de comunicaciones y transportes, social y de comunicación social

Volumen I tomo I serie IV LIV Legislatura Cámara de Diputados 1992. p. 491.

¹² Programa de desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000. Poder Ejecutivo Federal p. 44.

¹³ Programa sectorial 2001-2006 op cit. p. 97.

En el sentido para abordar la problemática actual, es lo que siempre ha sido un factor clave en la Ciudad de México, es el caos que se genera por el tránsito aéreo, éste es por la falta de agilización del cuerpo terrestre y del espacio limitado para el acomodo de las aeronaves, y para el despacho de combustible, pero sobre todo el ascenso y descenso de los pasajeros, así como la carga y descarga de paquetería y equipajes; no existe modernización alguna para tal servicio y lo mismo podemos hablar del sistema de navegación aérea.

Otro severo problema es el de desarrollar el proyecto para ampliar la capacidad aeroportuaria que da servicio a la zona metropolitana en el valle de México, en el sitio de Texcoco, con salvaguarda del equilibrio ecológico y de respeto a los derechos legítimos de los habitantes de la zona.

También se debe de reforzar la seguridad aeroportuaria, ya que existe un número considerable en accidentes e ilícitos.

Este organismo también debe de contemplar la infraestructura aeroportuaria a lo largo del territorio nacional, principalmente poner énfasis en zonas con alto potencial turístico y/o comercial.

Respecto a la ecología y el medio ambiente, no se lleva a cabo de manera frecuente auditorías ambientales a los aeropuertos y estaciones de combustibles.

5.2.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.

La importancia de los puertos es evidente, sobre todo en un modelo económico, como el mexicano, orientado hacia el exterior. Hasta antes de 1993, la política portuaria operaba bajo un esquema centralista y a cargo del gobierno. México es el tercer país en longitudes de litorales, con 11500 kilómetros.¹⁴ El sistema portuario atiende el 90 por ciento del comercio exterior, pero de éste, el 72 por ciento corresponde al petróleo y sus derivados. Sin embargo, las necesidades de

¹⁴ Enciclopedia Microsoft Encarta 2003.

crecimiento económico y de movimiento de mercancías, han hecho que el equipamiento y la construcción portuarios sean insuficientes y con carencias destacadas.¹⁵

La figura jurídica más importante es el de la Administración Portuaria Integral (API), para que en un puerto o grupo de puertos, sus titulares tengan la autonomía operativa y financiera, administren el puerto, incluyendo la construcción, planeación, promoción y fomento, así como la operación de los sistemas internos de vigilancia y seguridad.¹⁶

Al finalizar el año 2000, los puertos nacionales registraron la operación de 244.3 millones de toneladas de carga, consolidando con ello su participación en el comercio exterior de industrias tan importantes como la petrolera, la química, la petroquímica, la siderúrgica, la cementera, la automotriz y la pesquera.¹⁷

Los puertos constituyen la mejor opción para manejar grandes volúmenes de carga, a través de ellos se maneja más del 50 por ciento de las exportaciones de cemento, y productos como el acero, azufre, químicos y azúcares, entre otros, y opera más de la mitad de las exportaciones de derivados del petróleo, gráneles agrícolas, productos minerales, lácteos, fertilizantes y productos químicos, orgánicos, grasas y aceites.¹⁸

En este sentido, la problemática a la reforma portuaria radica en los siguientes factores.¹⁹

1. La calidad y productividad de los servicios son inferiores a los estándares internacionales.
2. El equipamiento y las instalaciones muestran rezagos importantes.

¹⁵ PARLAMENTARIA, de México enciclopedia op cit. p.479.

¹⁶ *Ibidem.* p.480.

¹⁷ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p.73.*

¹⁸ *Programa sectorial 2001-2006 op cit. p. 106.*

¹⁹ www.sct/coordinaciongeneral/puertos.gob.mx

3. Existe una gran dispersión de inversiones en un número elevado de puertos.
4. La construcción y administración de los puertos esta a cargo del gobierno federal, y la prestación de servicios está monopolizada por empresas gubernamentales.
5. Los precios y las tarifas son fijadas centralmente y de manera uniforme, generan la existencia de subsidios cruzados entre puertos y dentro de ellos.
6. Por lo que toca a los puertos mexicanos, a excepción de Veracruz, Tampico y Cozumel, los principales problemas que enfrentan son la evidente subutilización de su infraestructura y la carencia de enlaces terrestres modernos y eficientes.

5.2.6 INFRAESTRUCTURA MULTIMODAL.

En nuestro país se ha venido construyendo una amplia red de infraestructura de transporte, que asciende a más de 26 mil kilómetros de vías férreas, de las cuales alrededor de 17 mil son de vía principal concesionada; 1215 aeródromos, 85 con carácter de aeropuertos; 108 puertos y terminales habilitados, y más de 33 mil kilómetros de red carretera.

El parque vehicular se conforma por 1632 locomotoras y 35 mil carros de arrastre; 1173 aeronaves comerciales (incluyendo aerotaxis), 97 líneas navieras de todo el mundo y más de 437 mil unidades de transporte federal.

Actualmente se dispone de 39 terminales intermodales: 17 portuarias, 18 ferroviarias, y cuatro interiores de carga²⁰, que son la base para elevar los movimientos de carga y descarga de las mercancías entre los diferentes modos de transporte.

Considerando sus dimensiones y capacidad para la movilización de carga, las terminales portuarias más representativas se localizan en los puertos de Veracruz, Manzanillo y Altamira; las principales terminales ferroviarias se ubican en la Ciudad

²⁰ Programa sectorial 2001-2006 op cit. p.123.

de México (Pantano), Monterrey y Guadalajara; las terminales interiores de carga se encuentran en las ciudades de Torreón, Querétaro, San Luis Potosí y Guadalajara²¹.

En realidad la problemática que existe en este Subsector es lo siguiente²²:

- Insuficiencia de la infraestructura Multimodal.
- Existen medios de transporte con antigüedad.
- No existen suficientes terminales Multimodales y trae como consecuencia el retraso económico del país frente a sus similares.
- No existe una modernización en sus sistemas.
- Carencia de seguridad en las diferentes terminales ya sean aéreas, portuarias, de autotransporte y ferroviarias.

5.3 TRANSPORTE.

5.3.1 AUTOTRANSPORTE.

Como bien sabemos, el sistema de transporte, tanto mercancías y pasajeros, constituye un elemento estratégico del proceso de desarrollo nacional. Desde el punto de vista económico, el transporte influye en la determinación de los costos de producción y distribución de bienes y servicios; además, es un factor esencial para que en conjunto con otras inversiones, impulsar y aprovechar el potencial de crecimiento de las distintas inversiones.

Cabe destacar que el problema se dio en 1997;²³ Se requería la reconstrucción de carreteras con más de medio siglo de existencia, así como extender la red troncal hacia territorios con baja densidad de población, clima hostil y orografía abrupta, a fin de permitir una completa integración territorial de la nación.

²¹ *idem.*

²² *Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.*

²³ *PARLAMENTARIA, de México enciclopedia op cit. p 484.*

A fin de resolver la problemática, se propuso alcanzar el sano desarrollo del autotransporte federal, con el propósito de responder a una creciente demanda de sus servicios en condiciones de seguridad, eficiencia y competitividad.²⁴

En la actualidad, subsisten en menor cantidad los problemas con este sector, como son que no ha habido una renovación de la flota vehicular, los vehículos utilizados para prestar el servicio, tienen una antigüedad promedio de diez años; mientras que el servicio de carga, la antigüedad alcanza los 17.5 años en promedio.²⁵

Otro singular problema que hoy enfrenta, es el abatimiento del tránsito de vehículos Irregulares, pese a los esfuerzos que se han realizado, ya que un volumen importante de vehículos circula por las carreteras federales, sin cumplir con la normatividad vigente, atentando contra la seguridad y ejerciendo una competencia desleal contra los vehículos regulares.

El exceso en peso y dimensiones de algunas unidades, contribuye otro malestar para dicho sector, este produce un grave deterioro en la infraestructura carretera y mina las condiciones de seguridad en las vías de comunicación.

Para enfrentar estos retos, se debe demandar una eficaz rectoría del estado, fortalecida en sus funciones, así como un compromiso de los autotransportistas con los usuarios para lograr la modernización, desempeño y competitividad sana.

5.3.2 TRANSPORTE FERROVIARIO.

Los ferrocarriles son probablemente el medio de transporte más identificado con el sistema estatal de la economía mexicana. Su integración deriva de la integración territorial y cultural que han propiciado, y el más importante papel que en este mismo sentido les corresponde desempeñar en el futuro.

²⁴ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p.70*

²⁵ *Programa sectorial 2001-2006 op cit. p.132.*

Como lo describe la Enciclopedia Parlamentaria,²⁶ ya se pensaba en el proceso de privatización, que observado en los últimos años parte de dos grandes retos: contribuir a la mayor eficiencia del aparato productivo por la vía de un transporte expedito y barato, y realizar los proyectos de infraestructura que la geometría del comercio internacional le atribuye a la posición geográfica del país.

En el Programa de desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes, 1995-2000 dado a conocer por Ernesto Zedillo, el ferrocarril presentaba una problemática de orden estructural, que ha limitado su propio desarrollo, y con ello los niveles de productividad y competitividad de la economía en su conjunto, ésto es que disminuyó su participación en el mercado.²⁷

Aunado a lo anterior, la prestación exclusiva del servicio ferroviario, por parte del Estado, Ernesto Zedillo limitó la posibilidad de asignar mayores recursos para su expansión, ocasionando un rezago en al construcción y modernización de la infraestructura, así como de la capacidad de los equipos. Esta situación se tradujo en una baja productividad y competitividad del ferrocarril; en otras palabras, estaba fríamente calculado para su venta.

Así lo que manifiesta Luis de Pablo,²⁸ en aquel entonces Director General de Ferrocarriles Nacionales de México; "La modernización y reestructuración de los ferrocarriles, que se realiza de forma transparente, sistemática y en los tiempos fijados, así como con apego total a la Legislación Mexicana vigente, traerá consigo mayor nivel de inversión que garantizará el desarrollo de un moderno sistema de transporte Multimodal y llevará a políticas de desarrollo acordes con el mercado mundial"; fue tan transparente y sistemática que Ernesto Zedillo lo vendió con todo y apego a la Legislación Mexicana vigente.

²⁶ PARLAMENTARIA, de México op cit. pp.469, 470.

²⁷ Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p. 33.

²⁸ Federalismo y Desarrollo.

Año 9 julio, agosto, septiembre de 1996.

Reestructuración del Sistema Ferroviario mexicano.

PABLO, de Luis.

Director General de Ferrocarriles Nacionales de México. p.46.

La problemática de hoy en este organismo, es porque se encontró afectado por la falta de recursos para su modernización en 1995-2000,²⁹ lo cual propició la prestación de servicios de baja calidad.

Los problemas son los siguientes³⁰:

- ♦ Equipo obsoleto y antiguo, insuficiente e inadecuado.
- ♦ Retrasos frecuentes.
- ♦ Alto índice de hechos ilícitos (robos).
- ♦ Pocas opciones de servicio.
- ♦ Limitado número de corridas.
- ♦ Altos costos y escasa productividad.
- ♦ No hay ningún tipo de renovación de vagones de carga.

En contraste, el transporte ferroviario de pasajeros ha marcado un descenso, tras reconocerse la vocación del ferrocarril que estriba en el movimiento de grandes volúmenes de carga a grandes distancias. Sin embargo, se ha sostenido la prestación de los servicios de los pasajeros a comunidades aisladas, mediante el pago, por parte del Sector de Comunicaciones y Transportes, del subsidio correspondiente a infraestructura, que en el 2000³¹ alcanzó un monto de 72 millones de pesos. Se estima que la cifra irá disminuyendo hasta desaparecer.

5.3.3 TRANSPORTE AÉREO.

Desde su inicio el transporte aéreo ha sido símbolo de modernidad. La demanda por un modo de transporte capaz de recorrer largas distancias de forma rápida y segura impulsó durante el último siglo el desarrollo vertiginoso de este medio, convirtiéndolo en pieza fundamental del mundo contemporáneo.

²⁹ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p.72.*

³⁰ *Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.*

³¹ *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.137.*

En 1995 operaban 56 líneas aéreas nacionales, de las cuales cinco eran troncales, doce regionales y el resto empresas de servicio aéreo especializado y no regular. Adicionalmente operaban 34 empresas extranjeras.³²

Actualmente se cuenta con 19 empresas comerciales de transporte aéreo nacionales: cuatro troncales, siete regionales, dos de fletamento de pasajeros y seis de carga. Estas empresas, en conjunto con más de 40 extranjeras con presencia regular en nuestro país, atendieron un mercado total de 40 millones de pasajeros y 500 mil toneladas en el año 2000.³³

En el año de 1995, la aviación troncal disponía de una flota conformada por 148 aeronaves, de las cuales el 90 por ciento operaba en vuelos nacionales e internacionales de corto y mediano alcance; la oferta que demandaba en aquel entonces sobrepasaba los 25 mil asientos.³⁴

Hoy en día, la aviación comercial nacional cuenta con una flota cercana a las 293 aeronaves y disponibilidad de alrededor de 31 mil asientos. Las líneas aéreas regulares nacionales prestan un servicio continuo a 65 ciudades de nuestro país y 36 en el extranjero, predominando los destinos de Norteamérica y América Latina.³⁵

Por otra parte, en nuestro país el Subsector aéreo presenta diversas dificultades, a las que se debe poner un estricto énfasis para evitar que se desplome. Las líneas aéreas, en la actualidad (a excepción de las líneas internacionales), tienen una flota de aeronaves totalmente obsoletas, con muchos años de antigüedad y bastantes horas de vuelo, que esto a su vez generaría más gastos en reparaciones y sobre todo el peligro de un accidente aéreo y pone en riesgo la vida de los pasajeros; otro factor es la inseguridad que existe tanto en el aire en las aeronaves como en tierra

³² *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p. 71.*

³³ *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p. 137.*

³⁴ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p. 72.*

³⁵ *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p. 146.*

en los aeropuertos, y la calidad del servicio en algunas veces es deficiente ya sea en el trato al usuario como del manejo de paquetería y de equipaje.

Sin embargo, también existe el riesgo de que la desaceleración económica mundial se profundice, y que los efectos derivados de los atentados terroristas del 11 de Septiembre del 2001 en la ciudad de Nueva York y Washington, en los Estados Unidos de América, se acentúen, lo que traería consecuencias negativas para el transporte y para el propio país.

5.3.4 TRANSPORTE MARÍTIMO.

El transporte marítimo es el elemento primordial para brindar un servicio de manejo de cargas eficiente, competitivo y con productividad similar a la de los países desarrollado.

Durante la última década, México ha incrementado de manera significativa su comercio internacional. Actualmente es uno de los países exportadores más destacados a nivel mundial, de mayor dinamismo de Latinoamérica y el que más comercio maneja en la región, y se espera que esta tendencia continúe en los próximos años³⁶. Sin embargo, para sostener este crecimiento y participar de manera competitiva en la economía mundial, nuestro país requiere de servicios de transporte marítimo más eficientes.

Como diagnóstico, el movimiento de carga por vía marítima entre 1989 y 1994, pasó de 160.7 a 185.4 millones de toneladas. Las cargas de cabotaje se incrementaron de 56.3 a 62.7 millones de toneladas, y más significativamente la carga manejada en tráfico de altura creció de 104.4 a 122.7 millones de toneladas en el mismo período.³⁷

Por lo que se refiere a la carga movilizada por este modo de transporte, el dinamismo económico de los últimos años le permitió tener un crecimiento acelerado. Así, la carga total transportada por vía marítima, incluyendo hidrocarburos, pasó de 185

³⁶ *Ibidem*. p. 150.

³⁷ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p. 72.*

millones 375 mil toneladas, en 1994 a 244 millones 252 mil en el 2000, lo que significa un crecimiento de 31.8 por ciento.

De igual forma, el número de pasajeros transportados en cruceros y transbordadores ha venido en constante aumento; en 1994 se atendieron 5.3 millones de pasajeros, mientras que en el 2000 esta cifra alcanzó los 7.4 millones, lo que significa un incremento de 39.6 por ciento.³⁸

México cuenta con una flota conformada por 2 mil 200 embarcaciones de más de 100 toneladas de registro bruto,³⁹ la problemática que aquí se genera es que la mayoría son pesqueras y, debido a su envejecimiento, requieren de ser reemplazadas lo antes posible.

Por otra parte, la participación de la marina mercante nacional en el tráfico de altura, sigue siendo muy reducida (para entender a lo que se refiere el tráfico de altura es toda embarcación mercante de alto tonelaje⁴⁰), debido sobre todo a la falta de barcos de gran tonelaje con bandera nacional. Así que la flota mercante mexicana prácticamente no participa en el movimiento de mercancías de comercio exterior.

Otra circunstancia que afecta a este sector es el abanderamiento de embarcaciones, ya que en el ámbito mundial se observa una disminución de las flotas con banderas del país donde las navieras tienen su domicilio fiscal,⁴¹ proceso que se explica por la existencia de los llamados paraísos fiscales o países con bandera de conveniencia. En ellos, las empresas abanderan de manera creciente sus barcos para aprovechar los menores costos fiscales de operación y la seguridad social que se aplican.

5.3.5 TRANSPORTE MULTIMODAL.

En los sistemas tradicionales de manejo de la carga, los procesos de transportación se llevan a cabo en forma segmentada y se embarcan con diversos tipos de

³⁸ Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.151.

³⁹ cifra al cierre del 2000.

⁴⁰ Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/México, Casa ZEPOL.

⁴¹ Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.153.

embalaje. Los equipos e instalaciones que al efecto se utilizan son de diferentes características, mientras que los sistemas de responsabilidades y seguros en el transporte no son coincidentes. Todo ello hace que la transportación de mercancías se vea afectada por una compleja e ineficiente mezcla de operaciones, tanto técnicas como administrativas.

La regionalización y la globalización de los mercados, han motivado a los países a buscar esquemas de comercialización, que integren de forma más eficiente, las operaciones en la cadena de la producción-distribución-consumo, en la que el transporte juega un papel fundamental para incrementar la competitividad de los bienes y servicios.

Nuestro país cuenta con 12 empresas operadoras de transporte Multimodal, debidamente registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales ofrecen servicios integrados de transporte para el movimiento de mercancías, que resultan más seguros, eficientes y a menores costos. Asimismo, se han otorgado 27 autorizaciones para operadores de transporte Multimodal, y se encuentran en trámite 7 más.⁴²

En cuanto al desarrollo de los tipos de carga, el contenedor se ha constituido en uno de los principales apoyos del intermodalismo en el transporte, además de que se han desarrollado tecnologías eficientes para su traslado y manipulación en terminales. En nuestro país, el empleo del contenedor se ha vinculado principalmente con el movimiento marítimo de carga internacional y, en menor proporción, con el movimiento de contenedores por ferrocarril.

Destaca la tendencia ascendente registrada por la carga marítima contenerizada, que pasó de 1.9 millones de toneladas en 1998 a 8.4 millones, en el año 2000.⁴³

⁴² *Ibidem.* p.157.

⁴³ *idem.*

Una problemática que se ha acarreado desde muchos años atrás, y que limita el desarrollo para nuestro país en el servicio de transporte Multimodal, estriba principalmente en el crecimiento independiente de las formas de transporte, lo que ha dificultado la utilización de éstos de manera integrada.

Asimismo, la diversidad de trámites y requisitos administrativos, aunados a la falta de coordinación entre las diferentes autoridades, han ocasionado ineficiencias en el traslado de mercancías, y como consecuencia se tiene el consecuente incremento en el tiempo de entrega y el costo del flete.

Otro grave problema en esta parte del Sector, es la falta de capacidad de almacenamiento y el insuficiente desarrollo de las operaciones entre los flujos de importación y exportación, que han limitado también el desenvolvimiento de este servicio de transporte, y sobre todo de la creación de la infraestructura necesaria para su desarrollo.

5.3.6 SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

Desde mi punto de vista es un tema de gran importancia, puesto que debe haber seguridad al 100 por ciento en el traslado de personas, y mercancías.

En sus dos vertientes, tanto de prevención de accidentes como de combate a los hechos ilícitos, la seguridad en el transporte es un factor clave en el desarrollo del sistema de transporte. En pocas palabras, un ambiente inseguro no sólo desalienta la actividad, también produce daños materiales cuantiosos, pérdidas humanas irreparables y costos sociales de consideración.

En resumen, la problemática que existe es⁴⁴:

- ★ Alto índice de accidentes por fatiga, cansancio o por ingerir bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes.
- ★ La delincuencia organizada.
- ★ Existe señalización en la infraestructura pero en deficientes condiciones.

⁴⁴ Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.

- ★ Falta de vigilancia y de miembros en la Policía Federal Preventiva (PFP).

Al respecto el transporte ferroviario reporta un descenso de 76 por ciento en accidentes y 80 por ciento en ilícitos, debido al reforzamiento de medidas de seguridad instrumentadas por las empresas concesionarias.⁴⁵

Una situación similar se presenta en el transporte aéreo durante el período 1994-2000, en que los incidentes bajaron más del 60 por ciento y los accidentes un 15 por ciento.⁴⁶

5.4 COMUNICACIONES.

5.4.1 TELEFONÍA BÁSICA.

La telefonía, principal servicio de las telecomunicaciones, estuvo a cargo de Teléfonos de México (Telmex), que era una empresa pública desde 1972, y en 1988 expandió su red de 1.1 a 4.4 millones de líneas.⁴⁷

A partir de su desincorporación en 1990, el valor de los servicios prestados a través de la red, incrementó su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) al pasar de 1.65 por ciento a 2.5 por ciento en 1994.⁴⁸

El proceso de privatización de Teléfonos de México, en 1990, fue el punto de partida para transitar de un esquema monopólico hacia una clara y plena competencia.

En telefonía básica se pasó de 5.4 millones de líneas en diciembre de 1990 a 12.3 millones al finalizar 2000, con lo que, la teledensidad se incrementó de 6.4 líneas

⁴⁵ *Ibidem.* p.162.

⁴⁶ *idem.*

⁴⁷ *Revista de la Administración Pública.*

Sector de Comunicaciones y Transportes.

INAP Instituto Nacional de Administración Pública.

México DF. 1991.

Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones. p.125.

⁴⁸ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p.73.*

fijas por cada 100 habitantes, en 1990, a 12.5 al finalizar ese período, es decir, en diez años mejoró en un 95 por ciento.⁴⁹

En cuestión de telefonía de larga distancia, actualmente los usuarios disponen de opciones para seleccionar a su proveedor de servicio, pues existen 31 concesiones de redes públicas de telecomunicaciones para prestar este servicio, de las cuales 12 están en operación.⁵⁰

Cabe señalar que en el servicio de telefonía local se otorgaron 23 concesiones a redes públicas de telecomunicaciones locales, de las cuales 21 son para proporcionar el servicio por medios alámbricos e inalámbricos y dos para transmisión de datos.

En diciembre del 2000 concluyó la primera etapa del crecimiento de la numeración nacional, siendo que las numeraciones locales de Guadalajara y Monterrey llegaron a 8 dígitos, y en noviembre del 2001 se insertaron nuevas claves de larga distancia para todo el país; con ello el número nacional creció de ocho a diez dígitos.⁵¹

El problema que se sigue dando, es que gran parte de la población mexicana continua careciendo de acceso al servicio telefónico, pues no existe una sana competencia entre los concesionarios hay mucha rivalidad entre ellos, no hay distribución equitativa de los beneficios sociales de servicio, las compañías concesionarias no tienen mucho interés en zonas de poco desarrollo debido a la falta de líneas, y hay carencia de tecnología como pudiera ser telefonía celular e Internet. Un problema más es que aún no se ha resuelto el factor de diversos concesionarios de larga distancia que no han iniciado operaciones, y también existe el ofrecimiento al público de tarifas no registradas.

⁴⁹ Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.171.

⁵⁰ *Ibidem.* p.173.

⁵¹ *Ibidem.* p.175.

5.4.2 TELEFONÍA RURAL.

Las localidades rurales en el territorio nacional, se caracterizan principalmente por su baja densidad demográfica, los altos índices de pobreza y gran dispersión; la mayoría de ellas se sitúan en las regiones más alejadas del país, donde prevalecen condiciones orográficas que hacen difíciles los caminos de acceso, y el suministro de servicios importantes como la energía eléctrica, el agua potable y el transporte.

Dentro del programa de expansión y modernización de 1989-1994⁵² de Teléfonos de México, se proponía dotar de un servicio telefónico al total de las poblaciones con más de 500 habitantes; en aquel entonces trataban de lograr la posibilidad de usar recursos estatales y federales para acelerar la construcción de infraestructura telefónica en áreas rurales.

En el período de 1995-2000, fueron comunicadas 29 mil 111 poblaciones rurales en el rango de 100 a 500 habitantes y para el primer semestre fueron instaladas 2 mil 117 terminales más, lo que supuestamente representa nueve millones de habitantes atendidos.⁵³

En sí, el problema radica en que no existe infraestructura celular en localidades de baja densidad, porque no existen concesionarios interesados en este proyecto, ya que para ellos resulta demasiado costoso, y para los usuarios de esas regiones tan alejadas resultaría muy elevado el precio de la adquisición de una línea, así como el cobro de una llamada realizada, así como la renta y el equipo adecuado para la satisfacción entera de la población mexicana.

5.4.3 COMUNICACIÓN VÍA SATÉLITE.

La comunicación por esta vía se inicia en el territorio nacional en el año de 1968, para proporcionar servicios internacionales de telefonía y conducción de señales de televisión. A partir de 1988 se puso en órbita la primera generación de satélites denominados Morelos I y II; sus sendos 32 transpondedores permitieron ampliar a

⁵² Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones. *op cit.* p.140.

⁵³ Programa Sectorial 2001-2006 *op cit.* p.181.

todo el país la cobertura de servicios, principalmente la televisión, y finalizar los sistemas de computo y telefonía.⁵⁴

El problema existente, era que el sistema de satélites Morelos (dos satélites y 250 estaciones), tenían un enorme potencial que permanecía desaprovechado por la falta de equipamiento de las estaciones terrenas y por una comercialización deficiente, y sólo se estaba aprovechando el 50 por ciento de la capacidad del satélite Morelos I, esto en el año de 1988.⁵⁵

Para 1989, se abrió la posibilidad de otorgar permisos a particulares para instalar sus estaciones terrenas, para circuitos privados de vía satélite, con el objeto de aprovechar la capacidad de nuestro sistema de satélites Morelos; como consecuencia los satélites antes descritos, pasaron en los dos últimos años de una ocupación del 30 por ciento a un nivel de aprovechamiento del 100 por ciento del Morelos I y del 70 por ciento del Morelos II.⁵⁶

Cabe destacar que en el año de 1994, se hizo un concurso para la fabricación de la nueva generación de satélites denominados Solidaridad I y II, con el objeto de atender el crecimiento de la demanda y de sustituir al satélite Morelos I que terminó su vida útil en ese mismo año.

Dichos satélites, incorporaron la tecnología más avanzada en aquel entonces, con más del doble de capacidad que el sistema Morelos.

⁵⁴ *Federalismo y Desarrollo. Programa de desarrollo 1995-200 op cit. p.74.*

⁵⁵ *Revista de la Administración Pública. Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones op cit. p.126.*

⁵⁶ *Revista de la Administración Pública. Sector de Comunicaciones y Transportes. INAP Instituto Nacional de Administración Pública. México DF. 1991. Modernización de las Telecomunicaciones 1990-1994. p.43.*

En 1995 se reformó el cuarto párrafo del artículo 28 de la Carta Magna,⁵⁷ esto fue para sustituir el régimen de la participación exclusiva del Estado en la prestación del servicio de comunicación vía satélite por otro que permite el involucramiento de particulares.

Con base a este nuevo marco jurídico, se planteó la desincorporación del sistema satelital mexicano, con el fin de integrar a nuevos socios; tal proceso consideró la enajenación a particulares el 75 por ciento del capital social del sistema, conservando el gobierno federal el 25 por ciento de las acciones neutras, el estado se reservó el siete por ciento de la capacidad total del sistema para prestar servicios sociales y de seguridad nacional.

En diciembre de 1998 se colocó en órbita el nuevo satélite mexicano el Satmex 5; se trata de un equipo de tercera generación, con cobertura continental y potencia de diez veces mayor a la el Morelos II, al cual sustituyó, se invirtieron 230 millones de dólares, financiados en parte por recursos privados.

Actualmente Satmex controla tres satélites, maneja 230 empleados, tiene contratos anuales por más de 100 millones de dólares y reporta utilidades de alrededor de 86 millones de dólares.⁵⁸ En este año se tiene programada la puesta en órbita del Satmex 6 para sustituir la destrucción del Solidaridad II, pues sin que llegara a cumplir su vida útil perdió su señal, lo que obligó a esta empresa a buscar ayuda en los satélites estadounidenses para reiniciar los servicios de comunicación de sus clientes.

La problemática tiene su punto en que la industria satelital está completamente abierta al capital extranjero; Satélites Mexicanos (Satmex) aún pelea en tribunales la posibilidad de que a sus competidores se les exija una contraprestación económica que equilibre las condiciones del mercado.

⁵⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. artículo 28

⁵⁸ capitalescontr@alinea.com.mx

Otro singular problema es que el área estratégica para las telecomunicaciones del país, fue alcanzada por la ola privatizadora en 1997. Sus antecedentes son el Sistema Morelos, puesto en operación bajo el régimen de Miguel de la Madrid. En ese año, bajo licitación internacional Satmex pagó al gobierno federal más de 600 millones de dólares, por los activos y operación de tres satélites con sus respectivas concesiones orbitales. Desde ese momento, esta firma controlaba los nichos de servicios satelitales público y privado, pero a la entrada del nuevo milenio la situación cambiaría.

En el 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó cuatro concesiones más: Una de ellas le correspondió a Satmex bajo la razón social de Enlaces Satelitales; otras fueron para Grupo Televisa (usos propios), mientras que GEA-mericon y PaNamSat-Pegaso podrían cubrir con su señal el territorio nacional con su infraestructura y posición orbital otorgada por el gobierno estadounidense.⁵⁹

De acuerdo con la Ley Federal de Telecomunicaciones, en sus artículos 29 y 30,⁶⁰ que por primera vez regulan las concesiones para comunicación vía satélite, el Estado puede otorgar concesiones para ocupar y explotar posiciones orbitales geoestacionarias y órbitas satelitales asignadas al país, así como licitar concesiones sobre los derechos de emisión y recepción de señales, y bandas de frecuencias asociadas a sistemas satelitales extranjeros que cubran y puedan prestar servicios en territorio nacional.

5.4.4 RADIO COMUNICACIÓN.

En 1988, el servicio de radio telefonía móvil atendía sólo a diez mil usuarios y cubría menos del 60 por ciento del aérea urbana, además se había rezagado la introducción

⁵⁹ *idem.*

⁶⁰ *Ley Federal de Telecomunicaciones 2003. artículos 29,30.*

de la telefonía celular, y de otro modo también la radiolocalización de personas⁶¹ estaba rezagado tecnológicamente y en cobertura.

Durante 1990 se otorgaron concesiones regionales a nueve empresas de telefonía celular para que cubriera todo el territorio nacional, las cuales tienen participación extranjera de un 49 por ciento; estas empresas compiten con la filial de telefonía celular Telmex en cada una de las regiones.⁶²

La prestación del servicio telefónico móvil se inició en 1990, con la asignación de dos concesiones por cada una de las nueve regiones en que se dividió el país. De 1990 a 1994 pasó de 64 mil a 572 mil usuarios; posteriormente registró un crecimiento explosivo, a fines del 2000, para llegar a 14.1 millones de usuarios en 233 ciudades del territorio nacional;⁶³ para finales del 2001 tenían previsto superar los 19 millones de usuarios.

En 1996 se adoptaron los sistemas de prepago y en el siguiente año se introdujeron esquemas de descuento a las llamadas entrantes. A partir de mayo de 1999, se inicia una nueva opción del servicio con la modalidad "el que llama paga". Estas nuevas opciones permitieron un acelerado crecimiento en el número de usuarios y en el tráfico celular.

Existen dos servicios más aparte de la telefonía celular que son el trunking y el paging.

El trunking es el servicio de radiocomunicación que se especializa para flotillas, en la pasada década había 42 concesiones de redes públicas, después se otorgaron otras siete concesiones de bandas de frecuencias con sus respectivas redes de

⁶¹ *Revista de la Administración Pública. Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones. op cit p.127.*

⁶² *Revista de la Administración Pública. Modernización de las Telecomunicaciones 1990-1994 op cit. p.48.*

⁶³ *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.191.*

telecomunicaciones asociadas. El número de usuarios pasó de dos mil a 268 mil al cierre del 2000.⁶⁴

El paging es el servicio de radiolocalización móvil de personas, se realizaron licitaciones públicas en 1996 y 1998. Actualmente existen 154 concesiones que prestan este servicio.

En 1990 se tenían 45 mil usuarios, y para principios de 1995 su número llegó a 167 mil, y en diciembre del 2000 alcanzaron los 667 mil.⁶⁵

Para el año 2000 la radiocomunicación móvil de personas sufrió una caída de 17.1 por ciento anual, lo que representa una disminución considerable de usuarios, de 138 mil con respecto a 1999, debido principalmente a la preferencia por el teléfono celular.

5.4.5 REDES INFORMÁTICAS.

Como sabemos, la tecnología día con día cambia y avanza, un ejemplo claro lo tenemos con el denominado Internet, que hoy por hoy es un factor muy importante para la sociedad en cuestión del tránsito correspondientes a voz, imágenes, textos y archivos, siendo importante señalar que a través de las redes informáticas es posible hacer negocios, trabajar, comprar, estudiar, obtener información, prestar servicios a la población, comunicarse y entretenerse.

Desde 1982 se liberó la prestación de estos servicios a la iniciativa privada, y en 1988 se autorizó a Teléfonos de México (Telmex) a brindarlos.⁶⁶ Sin embargo, en aquel entonces tenía muy poco desarrollo, en parte debido a la falta de un reglamento que explicara de manera detallada la política de apertura.

A partir entonces la desregulación de los servicios de valor agregado ha permitido un crecimiento importante de prestadores y de usuarios, principalmente en el servicio de

⁶⁴ *Ibidem.* p.193.

⁶⁵ *idem.*

⁶⁶ *Revista de la Administración Pública. Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones op cit.* p.127.

Internet. Así, en el año de 1994 el número de usuarios, principalmente en el servicio antes descrito, era de 39 mil, para 1999 llegaron a 1.8 millones y en el 2000 ya sumaban más de 2.7 millones, a la fecha se cuentan con 230 proveedores y 3.7 millones de usuarios.⁶⁷

En particular, la red Internet ha llegado a ser el máximo protagonista de la convergencia tecnológica y de mercados, por las ventajas y oportunidades que ofrece su aplicación, es por ello que se demandan enfoques novedosos para integrar su funcionalidad dentro de un nuevo entorno para el desarrollo armónico de los servicios de telecomunicaciones en conjunto.

La problemática que afecta a este sector, es que primero deben hacer llegar la energía eléctrica a comunidades rurales o apartadas, antes de que el Gobierno Federal otorgue computadoras a centros de educación o a las escuelas.

En algunos casos existe deficiente transmisión y ésto acarrea el descontento de los usuarios que pagan el servicio.

No existe una sana competitividad y casi no hay participación de nuevas empresas que induzcan al público consumidor con sus nuevos productos.

Otro factor, y muy importante, es que hay demasiada vulnerabilidad en las redes informáticas; aún no es posible todavía crear nuevos sistemas de defensa contra los famosos hackers y crackers (piratas cibernéticos).

A lo que tengo de experiencia, hace tres años han surgido cambios sustanciales en Internet en todos sus aspectos, como son el tecnológico, económico, social y educativo. A lo largo de la evolución de la Internet, han surgido nuevos términos que confunden a la mayoría de la gente que todavía no se familiariza con esta nueva

⁶⁷Programa Sectorial 2001-200 op cit. p.199.

tecnología, así que con ésto no existe el suficiente personal para que imparta clases en comunidades rurales o alejadas del país.

5.4.6 RADIO Y TELEVISIÓN.

La radio y la televisión son los medios de comunicación con mayor presencia en nuestra vida cotidiana; Ambos son principales medios de información y entretenimiento con que cuenta la población en general, y su trascendencia se ha visto reflejada en los ámbitos político, social, educativo, económico y cultural.

La radio surge en el año de 1921 en la ciudad de Monterrey, y la televisión inicia transmisiones comerciales en al ciudad de México en 1950.⁶⁸

La gratitud, característica fundamental de la radio y la televisión abiertas, propicia su mayor cobertura en el país. Así también, la radiodifusión contribuye a la integración nacional fundamentalmente al mantener informados a los habitantes de nuestro país, sobre el acontecer de México y el mundo, de manera inmediata.

En 1989,⁶⁹ la radio contaba con 988 estaciones, cuya cobertura era del 90 por ciento del territorio nacional, aunque entonces hacia falta diversificar y mejorar la programación, principalmente a nivel regional y sobre todo en las zonas fronterizas. En el mismo año, la televisión tenía 567 estaciones y una cobertura del 70 por ciento de la población, con un incipiente desarrollo de la televisión regional.⁷⁰

En la actualidad, la banda de radio AM (amplitud modulada) cuenta con 759 concesiones y 96 permisos, que son las que contribuyen a generar el potencial del 99 por ciento. En el caso de la banda FM (frecuencia modulada), se tienen 387

⁶⁸ Programa de desarrollo 1995-2000 op cit. p.120.

⁶⁹ Revista de la Administración Pública.

Sector de Comunicaciones y Transportes.

INAP Instituto Nacional de Administración Pública.

México DF. 1991.

Modernización de las Telecomunicaciones 1990-1994.p.127.

⁷⁰ Ibidem. p.128.

concesiones y 212 permisos, con lo que se genera una cobertura de 75 por ciento de la población del país.⁷¹

Al respecto la problemática existente es la siguiente⁷²:

- ⊗ Hay pocas estaciones y canales de televisión con orientación educativa y cultural, se debe diversificar los servicios y programación para que la población tenga alternativas y no opte por la televisión de paga.
- ⊗ La radio y la televisión transmiten con tecnologías analógicas, esta tecnología ya es obsoleta en otros países, se debe empezar a utilizar e implementar la digitalización en transmisión y recepción para elevar la calidad de los servicios.
- ⊗ Otro punto es que se amplió la cobertura de servicios de radio en la banda FM y de televisión abierta en el país.
- ⊗ No hay la suficiente participación de la radio y la televisión como agentes económicos del territorio nacional.
- ⊗ No se aprovecha al máximo la cobertura y el uso de los satélites artificiales de México.

5.4.7 TELEVISIÓN RESTRINGIDA.

Anteriormente era sencillo ver lo que había en la televisión: se iba hasta el televisor, se cambiaba a través de los pocos canales y allí estaba.

Hoy es más difícil, ya que en los sistemas de cable, para cuando se ha pasado a través de los 35 canales, o se espera observar la guía de programas para leer todas las opciones, ya se ha olvidado cuales eran éstas.

⁷¹ Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.202.

⁷² Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.

En vista de esto, ver lo que hay en el tubo de la pantalla en un universo de 200 canales, es suficiente para que los ojos se pongan vidriosos. Resolver que observar en este interminable mar de video, sería tan duro como navegar a vela a través del pacífico sin una brújula.

Esta industria nace en 1955 en Nogales, Sonora, y en 1995 estaba conformado por 262 sistemas de televisión por cable y 21 sistemas de televisión por microondas, y contaban con 1.4 millones de suscriptores, siendo en aquel entonces el 12 por ciento de los hogares del país.⁷³

El número de suscriptores en los sistemas restringidos, se incrementó en poco más de 118 por ciento en los últimos seis años, al pasar de 1.4 millones de suscriptores a fines de 1994, a cerca de 3.3 millones en diciembre del 2000.⁷⁴

Los avances registrados en el Subsector de las telecomunicaciones, en los últimos años, basados en la revolución tecnológica, la liberación de los mercados y la globalización de las economías, se han significado cada vez mayor.

Por otra parte, no existe una competencia equitativa entre los distintos operadores, a fin de que se ofrezcan servicios de televisión restringida a menores precios, ya que el cobro por dicho servicio algunas veces es excesivo, por eventos o contrataciones o adeudos indebidos sin justificación alguna.

5.4.8 SERVICIO POSTAL.

A escala mundial, el correo es uno de los medios más importantes para comunicar a los sectores comercial, industrial, financiero, gubernamental y, en términos generales, a la sociedad.

⁷³ Programa de desarrollo 1995-2000. *op cit.* p.128.

⁷⁴ Programa Sectorial 2001-2006 *op cit.* p.211.

El Servicio Postal Mexicano (Sepomex), es el organismo responsable de proporcionar el servicio público de correos, definido en el artículo 28 Constitucional⁷⁵ como un área estratégica del Estado mexicano. La característica distintiva de este servicio, es que se trata de un medio al que tienen acceso por igual los habitantes de zonas urbanas y rurales, pertenecientes a todos los estratos económicos y sociales de nuestro país.

En 1990,⁷⁶ el Servicio Postal Mexicano estaba conformado por 1520 administraciones, 250 sucursales, 4300 agencias y 4500 expendios de estampillas. Con esta infraestructura sólo se cubría el 70 por ciento de la población del país; el 30 por ciento restantes se ubica en el medio rural y en colonias populares de las zonas urbanas.

En 1990,⁷⁷ el principal problema que presentaba era la baja calidad del servicio, la cual ha ido provocando la pérdida de confianza por parte de los usuarios, ya que los tiempos de entrega eran y siguen siendo excesivos e irregulares; que variaban entre cinco y 15 días en la misma localidad, y de diez a 30 días entre localidades diferentes. La violación de correspondencia es muy frecuente y se agudiza por la deficiente atención a las reclamaciones. La falta de comercialización de los servicios es otro problema y ha propiciado la proliferación de los servicios privados de mensajería.

El problema que enfrenta el organismo se relaciona con la actual ley del Servicio Postal Mexicano, que es obsoleta y prácticamente inaplicable,⁷⁸ ya que entre otros factores existe falta de rectoría en materia de comunicación postal, lo que ha propiciado la proliferación de correos privados que compiten ventajosamente con Sepomex. También tiene limitada autonomía de gestión, ya que no existe flexibilidad

⁷⁵ Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos artículo 28.

⁷⁶ Revista de la Administración Pública. Programa Nacional de modernización de las Telecomunicaciones. op cit. p. 128.

⁷⁷ Idem.

⁷⁸ Ley del Servicio Postal Mexicano 1986. artículos 1-68.

normativa, lo cual ocasiona que la toma de decisiones para competir en el mercado no sea oportuna; por otra parte, incide la falta crónica de recursos para inversión, que genera rezagos, déficit financiero de insuficiencias para actualizar la infraestructura operativa.

Todos estos problemas acarrearán que la competencia de los correos privados tengan menores precios en los segmentos más rentables del mercado; la obligación de proporcionar franquicias postales a los partidos políticos y al Poder Judicial, sin obtener el pago del servicio; en el correo social, los costos rebasan a las tarifas, sobre todo en el medio rural; recursos limitados para inversión operativa, que ha deteriorado la planta productiva; limitada cobertura de reparto a domicilio, con déficit de carteros, lo que trae como consecuencia que no atiendan alrededor de cinco mil colonias en los principales centros urbanos del país; y no tener autonomía de gestión. Lo anterior implica que la legislación postal vigente no se cumpla cabalmente.

En concreto, la fortaleza de Sepomex es su infraestructura postal: a la fecha existen 22 mil 304 trabajadores, 30 mil 681 posiciones de servicio, - 1906 de las cuales son oficinas de atención al público, y 28 mil 775, posiciones con tercero -, y tres mil 148 rutas nacionales e internacionales para el transporte de correspondencia.⁷⁹

En otras palabras, el correo mexicano cubre todos los municipios del país, y atiende al 93 por ciento de la población. Durante el 2000 se depositaron 1158 millones de piezas, que incluyen 79 millones correspondientes a franquicias de los partidos políticos.⁸⁰

5.4.9 SERVICIO TELEGRÁFICO.

El sistema telegráfico es el más antiguo servicio de telecomunicaciones que existe en el país. Durante la segunda mitad del siglo XIX fue el único medio disponible para la transmisión inmediata de mensajes entre puntos distantes.

⁷⁹ Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.215.

⁸⁰ Idem.

El servicio público de telégrafos se introduce en México hace 150 años, siendo el pionero de las comunicaciones, y desde 1917 es un área de interés reservada al Estado.⁸¹ Hoy en día este sistema se constituye como una unidad de servicios, integrada por 1819 oficinas y agencias distribuidas en todo el país. Estas se encuentran totalmente computarizadas y enlazadas por una moderna red de telecomunicaciones, que garantiza calidad y continuidad en los servicios.⁸²

El servicio telegráfico, que hasta 1989 se prestaba a través del organismo descentralizado Telégrafos Nacionales, mediante 2611 administraciones y oficinas, aún es importante para el medio rural y las colonias populares.⁸³ Sin embargo, el servicio había perdido confiabilidad por su rezago tecnológico y administrativo, además de estar subsidiado más del 40 por ciento.

Los servicios de Giros Telegráficos Nacionales y de apoyo a programas sociales han aumentado significativamente en los últimos seis años; mientras que en 1995 se manejaban cerca de diez millones de operaciones, en, 2000 ascendieron a más de 23 millones; en tanto el servicio internacional de remesas familiares manejó este último año cerca de 1.5 millones de operaciones.⁸⁴

Cabe destacar que Telecom tiene presencia en 906 poblaciones rurales, con oficinas computarizadas y enlazadas por las redes digitales Teldat y Satelital Telsat, en las que se ofrecen servicios financieros básicos y de telecomunicaciones como pago y recepción de giros telegráficos nacionales e internacionales, pago de nóminas a maestros rurales, empleados y jubilados, recepción de servicios de telegramas, fax, Internet (en 20 poblaciones) y telefonía pública.

⁸¹ *Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 28.*

⁸² *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.220.*

⁸³ *Revista de la Administración Pública. Modernización de las Telecomunicaciones 1990-1994 op cit. p.126.*

⁸⁴ *Programa Sectorial 2001-2006 op cit. p.221.*

La problemática que prevalece en este organismo, es que el telegrama y el telex están siendo sustituidos por otros medios tecnológicamente más avanzados como son el teléfono, el fax y el correo electrónico, lo cual tiende a desaparecer este sistema en algunos años.

La modernización no ha llegado al 100 por ciento, ya que faltan muchas comunidades que no han sido integradas a este servicio, el servicio es deficiente, falta calidad, rentabilidad, y además existe un gran retraso tecnológico, y así como una competencia inequitativa con otras empresas privadas.

CAPÍTULO 6.

REFLEXIÓN FINAL DEL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO A LA LUZ DEL DERECHO ECONÓMICO Y LAS ACTUALES TENDENCIAS DEL ESTADO.

6.1 EL DERECHO ECONÓMICO Y LAS FUNCIONES ATRIBUIDAS AL ESTADO.

Durante la década de los años setenta hubo una corriente de pensamiento crítico que atribuyó, en pleno auge de la guerra fría, un papel instrumental al Estado y al Derecho, ambos fueron considerados como un instrumento de dominación de clase y los estudios, sobre todo en las universidades públicas latinoamericanas se centraban en el aspecto de la estructura económica, suponiendo que al modificarse las estructuras económicas “automáticamente” se deberían “ajustar” las superestructuras sociales, dentro de las cuales se contaban al Derecho y al propio estado.

En un afán revisionista o de atenuación de ese extremo teórico, se fue conformando en el estudio del derecho una fuente crítica que le daba un mayor peso al Estado y una mayor importancia al derecho como factor de equilibrio económico y de cambio social, las atribuciones del estado fueron aumentándose conforme se consolidaba, sobre todo en los países subdesarrollados, un Estado de “bienestar social”, que trataba de restablecer el equilibrio perdido en razón del predominio de un grupo de la sociedad: la alta burguesía imponían sus reglas del juego a los demás integrantes de la sociedad, la intervención del Estado para mantener el orden, aminorar las diferencias, distribuir la riqueza socialmente generada y evitar los estallidos sociales esa muy necesaria. En este contexto surge una nueva disciplina jurídica denominada “derecho económico”.

Esta disciplina trata de dar un fundamento doctrinario a la expansión de las actividades y funciones del Estado. Años después, con el triunfo del capitalismo, gran parte de las funciones que se habían atribuido al Estado y que habían adoptado con gran entusiasmo en los países latinoamericanos se fueron abandonando, incluso las líneas de investigación doctrinas en el sentido justificar la existencia de un Estado intervencionista se fueron también abandonando.

En la actualidad el Estado y el derecho ya no se consideran como un mero producto o reflejo de la infraestructura socioeconómica, ni instrumento pasivo en manos de una clase económica y socialmente dominante, como simple ejecutor de sus políticas. Estado y élite pública nunca llegan a confundirse totalmente con los grupos de dominación socioeconómica ni con el sistema como una realidad monolítica y dada para siempre. El derecho del Estado neoliberal contiene diferentes posibilidades. Incorpora valores y normas con un potencial favorable al cambio del ser en función del deber ser, que fuerzas y tendencias emergentes pueden tratar de realizar, reinterpretando preceptos para adecuarnos a realidades y exigencias actuales.

La misma diferenciación entre Estado y sociedad, entre esfera política por una parte, y esfera económica de libre empresa y mercado libre para la acumulación y la rentabilidad, por la otra, obliga al Estado a intervenir y a incrementar sus funciones y poderes. Lo hace para implantar las precondiciones de la economía de mercado y de su crecimiento, y para las acciones de corrección y restauración que requieren las insuficiencias intrínsecas, los efectos perversos y las perturbaciones del mercado, incapaz de regular adecuadamente a la economía y a la sociedad en su conjunto, y los conflictos socioeconómicos y políticos que todo aquello origina.

Una mayor participación del estado en la economía. Esta cuestión se cristalizó en los siguientes hechos:

1. Sustitución de importaciones.
2. Proteccionismo que tendió a solucionar los problemas de la balanza de pagos.
3. Financiamiento a la industria por medio de Nacional Financiera.
4. Medidas de fomento a través de incentivos fiscales a la industria.
5. Acciones del banco de México en lo referente a la política monetaria.

De los periodos presidenciales analizados hasta el momento es necesario hacer la siguiente consideración. El concepto de modernización administrativa girará bajo dos hechos notables: se buscaba la estabilidad política y el desarrollo económico, y el papel de la modernización administrativa se considerará como un elemento adicional y subordinado a esos logros. La autoridad eminente del presidente de la república y su consecuente centralización son elementos necesarios para lograr, además de la unidad, el desarrollo.

6.2 LAS FUNCIONES ATRIBUIDAS AL ESTADO EN EL NEOLIBERALISMO.

Durante muchos años no hemos sido capaces de encontrar y reconocer el déficit del liberalismo dentro de la tradición marxista, ya que ha sido incapaz de proponer o impulsar un individualismo más real de lo que el propio liberalismo convencional acepta o sugiere. En este sentido se debe trasladar la soberanía política a la soberanía social, no solo de los propietarios sino también de los productores en general, así como de los consumidores.

En nuestro país, la aplicación de políticas neoliberales en la administración de la crisis, tal vez las únicas posibles, conlleva inevitablemente a situaciones

económico – sociales ingratas para asalariados y trabajadores en general. Los ajustes y disminución afectan de modo especial el empleo, la seguridad social, el gasto y las inversiones de educación vivienda, etcétera.

Uno de los problemas centrales en México, es que se ha aplicado el liberalismo económico, aceptando solo una parte de su doctrina y postulados, es decir, aquellos que invocan la libertad del mercado, de propiedad y de los individuos en cuanto a entes económicos, pero no así en lo que se refiere al aspecto de la libertad política del individuo y de los actores sociales en su relación con las estructuras estatales. En rigor, la libertad económica y de mercado social.

El incremento de la productividad mundial para lograr mejor calidad a mejores precios y en condiciones adecuadas a los procesos productivos de los clientes, como consecuencia de una feroz competencia, ha generado una creciente agresividad de los mercados, en donde el transporte juega un papel importante al ser seguidor del comercio, y elemento determinante en la definición final de los precios de los productos, así, el transporte ha convertido ventajas comparativas en ventajas competitivas.

De aquí se desprende la gran importancia que tiene la infraestructura de transporte, que ha sido tomada como índice crítico de la vitalidad de la economía y de la misma viabilidad como país, en donde México, al responder a las exigencias del mercado, se ha abierto a la globalización, sin embargo, esta apertura ha sido muy rápida, sin permitir la reacción de las empresas ante los nuevos retos, facilitando la entrada de empresas extranjeras en condiciones que no encuentran en ningún otro lugar del mundo, provocando una competencia no equitativa en contra de las empresas nacionales, al contar con apoyos de sus gobiernos que no son evaluados en las asignaciones de los contratos, ya que son empresas que en nada superan a las mexicanas, mas que en la capacidad financiera, lo que ha generado una grave pérdida en la capacidad productiva de las empresas nacionales, con el consecuente deterioro de la industria de la construcción, que

tradicionalmente ha sido una industria de nivel mundial, y cuyo deterioro afecta, sin lugar a dudas, a la economía del país, con efectos más detectables en el futuro cercano.

No cabe duda que no solo es la globalización lo que nos ha afectado, sino, como ya se mencionó, la falta de capacidad del gobierno en invertir en infraestructura, lo que ha generado entre otras cosas:

- Fuerte deterioro de la ingeniería mexicana, normalmente de calidad mundial
- Desilusión de las nuevas generaciones a formar parte de éste gremio
- Disminución del empleo ofertado por la industria de la construcción
- Venta de maquinaria, para mejorar la liquidez de las empresas, que requieren hacer frente a sus compromisos, en un mercado reducido
- Disminución de la capacidad de las empresas, y como consecuencia, pérdida de la capacidad productiva del país
- Complicación de la normatividad que promueve la ineficiencia de funcionarios y constructores
- Multiplicidad en las entidades de fiscalización que nos llevan, no solo a tener que hacer frente a la construcción, sino han requerido que la industria se especialice en otras disciplinas tradicionalmente manejadas por abogados o contadores, llevando al cumplimiento frío de las cláusulas de un contrato por el simple cumplimiento, olvidando el espíritu del mismo contrato, que siempre ha sido el contar con una obra terminada para beneficio de todos, en lugar de empresas quebradas, deterioro de la economía del país, obras sin terminar, entidades gubernamentales ineficientes, logrando un muy eficiente juego de perder-perder.

6.3 EL DERECHO ECONÓMICO COMO INSTRUMENTO PARA MEJORAR LA CALIDAD DE LA VIDA Y SU IMPACTO EN EL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

El ajuste continúa y la transición no concluye. Hay crecimiento pero con una preocupante alza en el déficit comercial externo. Se agudizan el desempleo y la inequidad en la distribución del ingreso, más aún no está clara la capacidad nacional para competir pues se cuenta con una infraestructura obsoleta: de carreteras, ferrocarriles, puertos y otros medios de comunicación y transporte, de no mejorarse la infraestructura no podrá plantearse un porvenir claro e ingresar a la recomposición global por la que transitan todas la naciones.

En visión personal, las actividades de transportes, comunicaciones y construcción de infraestructura son vitales para la modernización del país y un instrumento para la integración nacional, para dinamizar la economía y apoyar el intercambio a nivel internacional en el comercio, la industria, la ciencia, la tecnología y la cultura.

Frente a estos desafíos se requiere de una política de impulso industrial, de una política de liberalización junto a otra regulación, antidumping y antimonopolios. Debe de funcionar la industria orientada a las exportaciones, ya que buena parte de la cual esta en manos del propio capital extranjero. Sigue siendo muy alto el ritmo de importaciones. Dentro de esta perspectiva de un alto déficit comercial agregado al hecho de que el peso está sobrevaluado, y la baja propensión del ahorro interno (a invertir), el desempleo y la caída de los salarios reales, los elementos para el estallido de una crisis estarían dados.

Lo que si parece inevitable e irreversible, en los umbrales del siglo XXI es la integración económica de México y su inserción y diversificación más amplia dentro de los principales circuitos de comercio y producción internacionales, el incremento de la eficiencia productiva y de la competencia, la disminución y la eliminación del proteccionismo. El país no sólo debe de buscar un Tratado de Libre Comercio con Norteamérica, debe de ver al sur y mejorar de manera drástica

sus relaciones económicas y culturales con el resto de los países Latinoamericanos.

En suma, los cambios económicos y políticos efectuados en los últimos años muestran al mismo tiempo, las posibilidades y los límites del Reformismo del Estado.

6.4 PROPUESTAS DE SOLUCIÓN EN EL ÁMBITO DEL DERECHO ECONÓMICO.

Cabe subrayar que una de las propuestas que creo que todos los habitantes del Territorio Nacional demandamos, son las siguientes:

1. Que exista un mejoramiento físico de las carreteras federales, para que se alcancen estándares internacionales, es decir, para que sean unas de las mejores construidas a nivel mundial.
2. Que exista mayor seguridad en las carreteras y la eliminación de puntos de conflicto, en los cuales no corran riesgos tanto transportes de carga y transportes de pasajeros, así como los vehículos automotores.
3. Que exista una mejor administración en el sistema de autopistas de cuota, para evitar fugas o desvíos de ingresos para el mejoramiento de las mismas.
4. Que haya una construcción de terminales de infraestructura complementaria de autotransporte federal, para que exista mayor agilidad y fluidez para los habitantes.
5. Que exista una modernización en el sistema portuario nacional, éste es básicamente para que haya coordinación en la llegada de mercancías de importación, y así facilitar la salida de productos al extranjero.

6. Realizar la construcción del aeropuerto de la Ciudad de México (ampliación), esto es sin afectar zonas ecológicas (flora y fauna) ni expropiando terrenos de los habitantes.
7. Que exista un impulso a las inversiones para el crecimiento de los sistemas de telecomunicaciones, es decir, que las redes telefónicas se extiendan y lleguen a comunidades rurales, y de ser posible, que se ofrezcan apoyos a esas comunidades para que los habitantes puedan poseer sus propias líneas telefónicas.
8. La situación antes planteada, se refiere a que se adquieran instrumentos extranjeros, y que los pocos científicos existentes en nuestro país se dediquen de lleno a construir nuevos satélites, para tener un propio y amplio panorama referente a las telecomunicaciones, lo cual se puede llevar a cabo sin la aportación y colaboración del Gobierno Federal y de las concesiones privadas.
9. Respecto al Servicio Postal Mexicano, que se consolide su participación como líder en el mercado, con instalaciones adecuadas y trabajadores altamente capacitados y productivos, orgullosos de pertenecer al gremio postal, en el que se aprovechen integralmente las capacidades de producción mediante sinergias con correos y mensajerías privadas, así como proveedores y agentes, mediante relaciones individuales y corporativas, con calidad, seguridad y calidez, así como a precios accesibles.
10. Que los servicios de televisión de paga, sean accesibles a toda la población del país en diferentes modalidades. Que puedan ser utilizados por el usuario de acuerdo con sus preferencias, y que permitan fomentar la educación continua en beneficio de todos los mexicanos.

11. Que las líneas de telefonía básica se digitalicen totalmente, para que se facilite el acceso a servicio de voz, datos y video, para que aumente la calidad y se reduzcan los costos de los servicios.
12. En cuestión del transporte aéreo, contar con aeronaves más veloces y de mayor capacidad, y que proporcionen un mejor servicio. Actualmente existen aviones que, con capacidad de 555 pasajeros y autonomía de vuelo por 10 mil 400 kilómetros, reducen en 35 por ciento los costos de operación.
13. En el transporte marítimo, obtener mayores ventajas por los Sistemas Integrales de Transportes (SIT), que se usen para administrar las bodegas de los buques, maximizar la estabilidad de éstos, reducir al mínimo los movimientos necesarios para el manejo de la carga durante las operaciones de estiba y desestiba, identificar eficazmente el posicionamiento de los contenedores de refrigeramiento y aislar la carga de materiales peligrosos.
14. Por último, punto que deseo retomar, es el de financiar el apoyo en la construcción de la terminal férrea de la zona Metropolitana del Valle de México, para que exista mayor comunicación y se aprovechen al máximo las vías férreas, y que la demanda del transporte no sólo sea de manera aérea, marítima ni terrestre, con el apoyo de concesiones y licitaciones.
15. Que se haga más eficiente y transparente la gestión pública, para combatir la corrupción.

INFRAESTRUCTURA.

En resumen y como propuesta para este Subsector, que se amplíe la cobertura y la accesibilidad de la infraestructura del transporte para toda la población.

Por otro lado, también se debe conservar y mejorar el estado de la infraestructura del transporte existente, con la participación de los Tres Poderes de la Unión Ejecutivo, Legislativo y Judicial, pero sobre todo del sector privado, para renovar todo vehículo que no esté en buen estado para su uso y operación.

Aunque todo va ligado hacia un fin, se debe de facilitar la interconexión de la infraestructura de los modos de transporte, para que éste origine un sistema integral en el territorio nacional.

Por último, deseo enfatizar que hay que mejorar la operación de la red de infraestructura de transporte, superando las condiciones que inhiben el uso óptimo de la capacidad instalada.

TRANSPORTE.

Como se mencionó anteriormente, la infraestructura tiene un papel fundamental en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, derivando en que funcione debidamente para ampliar la cobertura de los servicios de transporte y que se consolide su integración regional.

Así mismo, que se eleve la calidad en la prestación de dos distintos servicios de transporte, con eficiencia, competitividad, y sobre todo, al menor costo, esto para traer beneficio al usuario.

Quizá se deba de fortalecer la integración de cada modo de transporte, y que se logre una especie de interconexión para que tenga una efectividad en conjunto.

En algunos casos, se debe dar certidumbre a la inversión (que no sea extranjera), así como la protección y satisfacción al usuario de los servicios de transporte, a través de un marco regulatorio que evite la discrecionalidad de la autoridad.

Un factor clave de solución, es disminuir la incidencia de accidentes y de ilícitos en los diferentes modos de transporte, así como capacitar y reclutar más efectivos a la Policía Federal Preventiva, y dotarlos de un buen entrenamiento y armas para lograr la vigilancia y seguridad de la población, al transitar por las carreteras de nuestro país.

COMUNICACIONES.

Otro aspecto de gran importancia para dar una propuesta de solución, es el que corresponde Subsector de Comunicaciones, ya que como bien sabemos, es el que más debe tener tecnología de punta y modernización, por lo que se debe impulsar la cobertura y penetración de las comunicaciones o disminuir su desigual distribución tanto geográfica como social para integrar comunidades, particularmente las marginadas, todo esto para ser posible que les sean llevados servicios de educación, salud, comercio, gobierno, cultura y entretenimiento.

Otro aspecto en que se debe de poner énfasis, y que debe de exigir la nación, es que se mejore la calidad de los servicios de comunicaciones, con el objeto de promover la eficiencia y productividad en beneficio de los usuarios.

Sólo para puntualizar, se debe de hacer el intento de tratar de propiciar un entorno de libre competencia entre los distintos operadores, a fin de que los servicios de comunicación se ofrezcan a menores precios y se ajuste a los bolsillos de los usuarios en general.

En última instancia, que se promueva la innovación tecnológica para incrementar la diversidad de los servicios de comunicaciones, aprovechando la convergencia de las telecomunicaciones con la informática.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. Considero que el desarrollo del sector de Comunicaciones y Transportes es fundamental para el desarrollo económico de un país, puesto que cumple al menos con dos objetivos fundamentales: a) constituye el medio a través del cual se vinculan los miembros de la gran comunidad nacional y se estrechan los lazos sociales correspondientes y b) es el medio por el cual se intercambian los productos de las diversas regiones del país.

SEGUNDA. Uno de los graves problemas de subdesarrollo de nuestro país consiste en la deficiencia que hay respecto del sector de Comunicaciones y Transportes, particularmente de la infraestructura de las vías de comunicación que no cumplen con los requisitos indispensables para favorecer el desarrollo económico y social.

TERCERA. El modelo económico de gran parte del siglo pasado, posterior a la revolución mexicana y a partir de la consolidación del régimen revolucionario estaba orientado al desarrollo económico del país a través del fortalecimiento del campo (por medio de la propiedad ejidal y la pequeña propiedad), la industrialización, la sustitución de importaciones y la creación de una red carretera y ferroviaria que comunicara eficazmente las distintas regiones del país.

CUARTA. El sector de Comunicaciones y Transportes se consideró durante gran parte del siglo pasado y hasta 1982 como prioritario y bajo responsabilidad del Estado. Las constantes crisis económicas que se abatieron sobre el país desde 1976 retrasaron y deterioraron la consolidación del sector de Comunicaciones y Transportes en nuestro país.

QUINTA. A partir del embate neoliberal en 1982, año en que concluye el último de los regímenes populistas del PRI y entra en el escenario la tecnocracia, el sector de Comunicaciones y Transportes poco a poco fue "liberalizándose" y paulatinamente ha ido pasando a manos de la iniciativa privada, particularmente lo que se refiere a la

red ferroviaria, que ahora pertenece casi en su totalidad a capital extranjero y las principales carreteras de cuota.

SEXTA. A diferencia de lo que pregonan los ideólogos de la derecha neoliberal, la privatización, al menos del sector de transporte no ha rendido los frutos esperados, de tal forma que las principales carreteras administradas por particulares han sido “rescatadas” financieramente por el propio Estado, mientras que la red ferroviaria ha dejado de ser una opción de transporte para mayor parte de la población, rompiendo con una larga tradición de más de cien años, durante los cuales el ferrocarril transportó y comunicó a los mexicanos.

SÉPTIMA. La incompetencia tanto del gobierno en su fase del priísmo como de los particulares para administrar la red de carreteras puede significar la reorientación del régimen jurídico de las Comunicaciones y Transportes a modalidades que permitan la vigilancia por parte de la sociedad de las actividades, ya sea de los gobiernos en sus tres esferas o de los particulares que tengan que ver con el sector.

OCTAVA. El derecho económico es una disciplina jurídica de reciente creación que tuvo su auge durante los sexenios de Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo, período en el cual la rectoría económica del Estado era una realidad socio-jurídica y el derecho, en su campo doctrinario debía justificar y legitimar las acciones del Estado encaminadas a regular la actividad económica de los particulares y controlar la acción de las grandes empresas nacionales y transnacionales.

NOVENA. El cambio del modelo económico mexicano, que pasó del Estado benefactor al modelo neoliberal significó la reducción de tamaño del Estado (en cuanto a su burocracia), de las empresas que eran de su propiedad (las cuales se fueron desincorporando) y finalmente e las funciones que tenía en materia económica. Esto se reflejó también en el derecho y en la enseñanza del derecho, la disciplina denominada “derecho económico” fue disminuyendo sus contenidos.

DÉCIMA. El cambio de régimen y del partido que había dominado el escenario político del país dio algunas esperanzas de modificación en el modelo económico. Hasta el cuarto año de gobierno del presidente Fox no se vislumbra la posibilidad de que se lleven a cabo verdaderamente dichos cambios, los cuales deberían incidir también en una modificación del papel que juega el Estado en la construcción de la infraestructura de comunicación y transporte.

DÉCIMA PRIMERA. De llevarse a cabo una modificación sustancial en la regulación jurídica de las comunicaciones y transportes, podríamos esperar al mismo tiempo un resurgimiento del derecho económico, si no en la magnitud que tuvo durante los años setenta, si al menos en un grado más complejo y desarrollado que el actual.

BIBLIOGRAFÍA.

Enciclopedia Parlamentaria de México

El Marco Jurídico de las políticas financiera, energética, educativa, de comunicaciones y transportes, social y de comunicación social

Volumen I, tomo I, serie IV LIV, Legislatura Cámara de Diputados 1992.

SALDIVAR, Américo. Estructura Socioeconómica de México I

México, Ediciones Quinto Sol 1994.

SALDIVAR, Américo. Estructura Socioeconómica de México II

México, Ediciones Quinto Sol 1996.

WITKER, Jorge. Introducción al Derecho Económico

México, Editorial Mc. Graw Hill cuarta edición 1999.

HEMEROGRAFÍA.

EL UNIVERSAL. (2 de Septiembre de 2002 y 2 de Septiembre de 2003), Diario, México D.F.

EL FINANCIERO.(2 de Septiembre de 2002, 2 de Septiembre de 2003) Diario, México D.F.

EL HERALDO DE MÉXICO.(2 de Septiembre de 2003) Diario, México D.F.

EL EXCÉLSIOR. (2 de Septiembre de 2003) Diario, México D.F.

MILENIO. (2 de Septiembre de 2003) Diario, México D.F.

LA JORNADA. (2 de Septiembre 2003) Diario, México D.F.

REFORMA. (2 de Septiembre de 2003) Diario, México D.F.

Federalismo y Desarrollo.

Año 9 julio, agosto, septiembre de 1996.

Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano.

PABLO, de Luis.

Director General de Ferrocarriles Nacionales de México.

Federalismo y Desarrollo.
Año 9 julio, agosto, septiembre de 1996.
Programa de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

Revista de la Administración Pública.
Sector de Comunicaciones y Transportes.
INAP Instituto Nacional de Administración Pública.
México DF. 1991.
Programa Nacional de Modernización de las Telecomunicaciones.

Revista de la Administración Pública.
Sector de Comunicaciones y Transportes.
INAP Instituto Nacional de Administración Pública.
México DF. 1991.
Modernización de las Telecomunicaciones 1990-1994.

Revista Comercio Exterior.
Lecturas sobre economías y desarrollo II.
Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.C.
Volumen 49, número 4, México DF. Abril 1999.

LEGISLACIÓN.

Ley Federal de Telecomunicaciones 1995. Editorial Porrúa, México. 31ª. Edición 2003.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ediciones Fiscales ISEF, México 2003.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 2003. *Ediciones Luciana México segunda edición, agosto 1999.*

Ley de Planeación 2003. *Ediciones Luciana México segunda edición, agosto 1999.*

Ley Federal de Telecomunicaciones 1995. Editorial Porrúa, México 31ª. Edición 2003.

Ley del Servicio Postal Mexicano 1986. Editorial Porrúa, México 31ª. Edición 2003.

OTRAS FUENTES.

capitalescontr@alinea.com.mx

www.caniframa.org.mx/atajal/atajal.

www.colson.edu.mx/bibliotecas_per_nacionales.

www.presidencia.gob.mx/index.php?dsección=9

www.el-universal.com.mx/pls/impreso/noticia_busqueda.html.

www.sct/subsecretariainfraestructura/carretera/gob.mx.

www.ferromex/construccion/ferreas.gob.mx

www.sct/coordinaciongeneral/puertos.gob.mx

www.sct.gob.mx/documental/hsct_antecedentes.htm

www.sct.gob.mx/documental/hsct_caminos_conquista.htm

www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_insurgencia.htm

www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_reforma.htm

www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_revolucion.htm

www.sct.gob.mx/documental/hsct_porfiriato.htm

www.sct.gob.mx/documental/cronologia.htm

Visión Jurídica 2002, compendio Especializado / diccionario/
México, Casa ZEPOL.

Enciclopedia Microsoft Encarta 2003.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006.

Programa de desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes 1995-2000.
Poder Ejecutivo Federal.

Apuntes de clase de Derecho Administrativo II del Doctor ROMERO GUEVARA
JOSÉ MANUEL catedrático de la Universidad Latina quinto semestre 2001.

Apuntes de clase de Derecho Administrativo I del Licenciado RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ ERNESTO catedrático de la Universidad Latina cuarto semestre 2000.

Apuntes del Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Entrevista hecha al Licenciado BALTAZAR Quijano, Coordinador de la Dirección General Comunicación Social de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Noviembre 2003.

Tercer Informe de Gobierno transmitido por Televisa 1º. De Septiembre 2003 México Canal 5.