



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ACATLÁN**

**Construcción de obra pública mediante Convenios de Coordinación.- Libramiento  
Norte de la Ciudad de México.**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**

**LICENCIADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**P R E S E N T A**

**FELIPE JAVIER MELÉNDEZ LARA**

**ASESOR: LICENCIADA GUADALUPE URIBE GUTIÉRREZ**

**MARZO DE 2016**

Santa Cruz Acatlán, Naucalpan, Estado de México



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## Índice

Introducción	6
Hipótesis	22
Objetivo general	23
Capítulo 1.- Convenio de Coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro País	25
1.1.- Características socioeconómicas de la Mesorregión Centro	25
1.2.- Carreteras federales y ejes carreteros nacionales en la Mesorregión Centro	57
Capítulo 2	61
2.1.- Tipo de transporte de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su zona metropolitana	61
2.2.- Costos de tiempo	65
2.3.- El tránsito vehicular en la ciudad de México y su zona metropolitana	69
Capítulo 3	72
3.1.- Convenio de coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro	72
Conclusión	86
Bibliografía	88
Cibergrafía	90

## Cuadros

Cuadro No.		Página
1	Población Nacional de 1950 a 2005	38
2	Crecimiento de la Población por Década	39
3	Población de la Mesorregión Centro por Entidad Federativa en el Periodo 1950 – 2005	42
4	Tasa de Crecimiento de la Población de la Mesorregión Centro por Entidad Federativa 1950 – 2005	43
5	Población Total por Estado	44
6	Productos de Origen Animal por Entidad Federativa	51
7	Año 2003 Sector Industrial. Personal Ocupado Total	53
8	Año 2003 Sector Servicios. Personal Ocupado Total	55
9	Tránsito de Largo Itinerario	71

## Gráficas

Gráficas No.		Página
1	Población Nacional Según Censos de 1950 - 2005	38
2	Crecimiento Porcentual de la Población Nacional	40
3	Habitantes por Entidad Federativa %	45

## Siglas

CAPUFE	Camino y Puentes Federales, Servicios Conexos e Ingresos
CGCSCT	Coordinación General de Centros SCT
CSCT	Centros SCT
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SGC	Sistema de Gestión de la Calidad
SETRAVI	Secretaría de Transportes y Vialidad
STC METRO	Sistema de Transporte Colectivo Metro
SIAP	Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera
SIACON	Sistema de Información Agroalimentaria de Consulta

## Introducción

El presente trabajo, “Construcción de obra pública mediante Convenios de Coordinación.- Libramiento Norte de la Ciudad de México”, ha sido realizado con la finalidad de obtener el Título de la carrera de Ciencias Políticas y Administración Pública. Está basado en el Convenio de Coordinación que fue promovido por los Gobernadores de los estados de Hidalgo, México, Morelos, Tlaxcala, Puebla, Veracruz y el Distrito Federal. La presente tesis se basa en la voluntad política de llevar a cabo convenios entre los tres niveles de gobierno y la participación de inversionistas particulares, con la finalidad de emprender más y nuevos proyectos benéficos para el país.

Es preciso señalar que este trabajo está orientado a proponer la viabilidad de utilizar convenios de coordinación para construir obra pública por lo que no describe la construcción técnica de la obra como tal, ya que esa es materia de la ingeniería civil y consiste en un proceso bastante amplio que incluye diversos puntos: legal, administrativo, construcción de la obra, etc., etc. Esta concepción se basa en el tiempo de experiencia adquirida dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; a lo largo de poco más de cinco lustros como servidor público al servicio de la misma. No obstante durante ese tiempo siempre ha estado presente el análisis de politólogo en la interpretación de los diversos programas de trabajo que ejecuta la SCT; siempre presente el porqué, el para qué y el cómo de sus programas de trabajo para beneficiar a la sociedad en general.

Es por ello que el papel del politólogo en la sociedad es fundamental ya que orienta a nuestra sociedad en el proceso de toma de decisiones referente a su desarrollo integral, acentuando el espíritu humanista, progresista y democrático en nuestras acciones. Ciencia política, u otras denominaciones como teoría política, doctrinas políticas y politología, es una ciencia social que estudia la teoría y la práctica de la política, los sistemas y comportamientos políticos. Su objetivo es establecer, a partir de la observación de hechos de la realidad política, principios generales acerca de su funcionamiento; estudia el poder que se ejerce en un conjunto humano. "La politología se encarga de analizar las relaciones de poder que se encuentran inmersas en un conjunto social, sin importar sus dimensiones: locales, nacionales, internacionales o a nivel mundial".<sup>1</sup>

"El poder, como capacidad de un actor social de influir sobre otros, se encuentra presente en todas las interacciones humanas; cuando existan al menos dos actores que se interrelacionen".<sup>2</sup> El ejercicio del poder se sustenta en diferentes aspectos, como la guerra, la paz, la negociación, el consenso y el disenso; la autoridad, la dominación, la obediencia, la justicia, el orden, el cambio, la revolución, la participación política y cualquiera otra situación donde exista el potencial o real encuentro de dos actores sociales con intenciones manifiestas o latentes, de enfrentar sus intereses a los intereses del otro. Contempla también el estudio de las instituciones de Gobierno. La política, es una actividad ideológica que toma decisiones de un grupo para alcanzar objetivos y ejercer el poder para la resolución de los conflictos inherentes en la sociedad.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.monografias.com/trabajos19/ciencias-politicas/ciencias-politicas.shtml>, página única

<sup>2</sup> Ibid., página única

<sup>3</sup> <http://definicion.de/politica>  
Definición de política - Qué es, Significado y Concepto



La ciencia política se encarga, en la actualidad, de analizar el ejercicio del poder político, las actividades estatales, la administración y gestión pública, los sistemas políticos, el régimen partidista y los procesos de elecciones, entre muchos otros temas. <sup>4</sup>

También tenemos el concepto de Gobierno. Gobierno es un concepto diferente al concepto de Estado ya que gobernar se refiere a mandar, a dirigir a la sociedad del país. <sup>5</sup>

El Gobierno asume el poder del Estado por medio del sufragio, ejerce las atribuciones adquiridas durante el periodo establecido y al término del mismo deben retirarse. En cambio el Estado perdura como tal, donde gobernará un siguiente Gobierno electo. <sup>6</sup>

En nuestro país el Gobierno se divide en tres poderes: el Poder Ejecutivo, que ejerce la administración pública federal, es decir, es el administrador de la sociedad; el Poder Legislativo, encargado de elaborar las leyes y normas que rigen al país; el Poder Judicial, que tiene la responsabilidad de vigilar y hacer cumplir esas leyes y normas. <sup>7</sup>

La Ciencia Política se ocupa del gobierno por intereses científicos, más que por razones históricas. Esta ocupación científica por analizar qué es el gobierno y cómo funciona obedece al profundo interés que tienen los científicos políticos por estudiar a quiénes

---

<sup>4</sup> Ibid., página única

<sup>5</sup> <http://www.acfilosofia.org/>

<sup>6</sup> El control constitucional en México, Adolfo Aldrete Vargas, <http://www.juridicas.unam.mx/>

<sup>7</sup> Definición de Gobierno » Concepto en Definición ABC  
[www.definicionabc.com](http://www.definicionabc.com) › Política, página 1

toman decisiones, cómo se toman estas decisiones y a quiénes afectan. Para ello los politólogos han elaborado una teoría descriptiva y explicativa del gobierno, que se llama Teoría del Gobierno<sup>8</sup>

Poder Político es la capacidad que tiene una persona o un grupo de personas de imponer y tomar decisiones dentro de un sistema social. El Poder Político es legítimo cuando es producto de nuestra Constitución Política, a través del proceso electoral y que se aplica a la sociedad.<sup>9</sup>

El poder siempre tiene un comportamiento arbitrario dentro de una relación de mando y/o obediencia; la capacidad de imponer criterios y valores a costa de la opinión favorable y adversa de los demás, encuadrada en una actividad humana interrelacionada, dinámica y por ende conflictiva en un sistema político<sup>10</sup>

Cuando la capacidad de decisión está respaldada por la fuerza pública y amparada por el Derecho vigente, el poder se convierte en autoridad y es legítimo.

Tenemos que la ciencia política como ciencia social basa su campo de estudio, tanto teórico como práctico, en los acontecimientos de la política, así como la descripción y análisis de sistemas y comportamientos políticos de la sociedad con el Estado, es decir,

---

<sup>8</sup> <http://www.monografias.com/trabajos19/ciencias-politicas/ciencias-politicas.shtml>, página única

<sup>9</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Poder\\_\(sociolog\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Poder_(sociolog))

<sup>10</sup> Ibid., página única

estudia la conducta de individuos y grupos que se desenvuelven en el ámbito socio político.<sup>11</sup>

Dentro del ámbito político encontramos a los partidos políticos que derivado de sus ideologías e intereses, participan en el proceso electoral estatal correspondientes, eligiendo a su candidato para competir en ellos, que en este caso será para Gobernador Constitucional de su Estado; los individuos que integran la sociedad estatal participarán en las elecciones bajo la normatividad del Instituto Electoral del Estado, su voto será emitido a favor del candidato político que mejor responda a sus expectativas con la esperanza de que él las satisfaga. El proceso político electoral termina con la elección del nuevo Gobernador, con lo cual se tiene al nuevo Jefe del Ejecutivo estatal, nuevo administrador público.

Por lo tanto, una relación importante entre elecciones y democracia reside en la posibilidad de que la ciudadanía elija como sus gobernantes a candidatos de los partidos de su preferencia. Esa es la manera como el triunfo electoral da legitimidad a quién los va a gobernar. La legitimidad de los gobernantes electos directamente por los ciudadanos contribuye, además, a mantener la estabilidad política pues la conformidad de los individuos generalmente es mayor.

"Es decir, la elección permite, en primera instancia, poner en competencia a distintos aspirantes a diversos cargos de elección popular, lo que, por un lado, los incentiva a cumplir con el mandato de su electorado y a promover sus intereses generales, para así conservar su apoyo político. Al mismo tiempo, los gobernantes de distintos partidos se

---

<sup>11</sup> <http://www.monografias.com/trabajos19/ciencias-politicas/ciencias-politic...>, Introducción a las ciencias sociales. Ciencia Política, página única.

vigilarán mutuamente para detectar irregularidades o anomalías de sus rivales, lo que eventualmente les permitirá ganar ventaja política sobre ellos. Finalmente, como los gobernantes se saben vigilados, y saben que su poder está condicionado por el tiempo y por su gestión, se sentirán inhibidos para incurrir en irregularidades o transgresiones a los límites legales que se imponen a su autoridad."<sup>12</sup>

Como dato adicional recordemos que cada estado que integra nuestro país, tiene su división de poderes: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial.<sup>13</sup>

Ahora bien, el desarrollo del país se ha caracterizado por la instrumentación de políticas socio-económicas por parte de los Gobiernos Federales, Estatales y Municipales, que satisfacen las necesidades sociales, y a la vez, propician el crecimiento económico.

De alguno de esos niveles de gobierno de la Administración Pública se toma la decisión para construir la infraestructura carretera; donde el principal obstáculo a superar son los recursos presupuestales. Lo anterior debido a que generalmente los recursos públicos asignados para el ejercicio de las administraciones públicas del momento son insuficientes para cubrir todas las necesidades que se les presentan, resultando necesaria la búsqueda de fuentes alternas de financiamiento para atenderlas.

La búsqueda de recursos económicos para la construcción de obra pública carretera tiene en el convenio de coordinación una alternativa viable; la Secretaría de Comunicaciones y

---

<sup>12</sup> [http://www.ife.org.mx/documentos/DECEYEC/elecciones\\_y\\_democracia.htm#l](http://www.ife.org.mx/documentos/DECEYEC/elecciones_y_democracia.htm#l) página única.

<sup>13</sup> <http://aprendiendoderecho.bloges.org/1260945060/divisi-n-de-poderes-ejecutivo-legislativo-y-judicial/> página única.

DIVISIÓN DE PODERES. Capítulo I (PDF)

Transportes ha retomado la disposición constitucional que le permite realizar convenios entre los diferentes niveles de gobierno, incluyendo dentro de dichos convenios a los particulares.

Así pues, un convenio de coordinación para la construcción de obra pública entre los gobiernos estatales, gobierno federal y los particulares es viable, ya que propicia la aportación tripartita de los recursos económicos para realizarla. La construcción de obra pública es tarea básicamente de la Administración Pública, donde la inversión en infraestructura carretera contribuye al desarrollo socio económico de nuestro país. Las administraciones estatales de la región, sabedoras de sus necesidades o por petición de sus ciudadanos, plantean proyectos que las satisfagan o que eliminen puntos de conflicto en las vías de comunicación.

Ante esa opción los estados de la región centro del país, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz, inicialmente propusieron el proyecto Libramiento Norte de la Ciudad de México.

Los estados que actualmente participan para la realización de esta obra son: Hidalgo, México, Morelos, Tlaxcala, Puebla, Veracruz y el Distrito Federal. Sin embargo, la ubicación física del tramo carretero Libramiento Norte de la Ciudad de México, se encuentra en los estados de Hidalgo, México, Tlaxcala y Puebla.

En este trabajo se hace referencia a la construcción de infraestructura carretera en México, considerando la disponibilidad de los recursos necesarios para ello, así como quién construye la infraestructura y para qué lo hace, toda vez que en nuestro país es una atribución específica del Estado para atención y beneficio de la sociedad. La construcción de carreteras, principalmente, está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; sus atribuciones emanan de la normatividad vigente, como es la Constitución

Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Reglamento Interior correspondiente, etc. En cuanto para qué lo hace, es porque esta Secretaría es la Dependencia encargada de la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de las carreteras federales libres. En el ámbito de su competencia también está el estudio y aprobación de proyectos carreteros nuevos que sean viables.

Al realizar los diferentes programas de trabajo que tiene a su cargo esta Secretaría, atiende las necesidades sociales y concretando las políticas públicas del Ejecutivo Federal, esto de acuerdo a los principios básicos de la administración pública.

Dentro de la administración pública se cuenta con la teoría de planeación estratégica la cual consiste en elaborar, desarrollar y llevar a la práctica los planes operativos que una empresa, organismo o dependencia pretenda realizar, siguiendo el objetivo de llevar a cabo los propósitos y metas que se fijó.<sup>14</sup>

Utilizando la planeación estratégica se establece el periodo de tiempo en que se lograrán tales objetivos o metas, esto puede ser en el corto, mediano o largo plazo. Como parte de la planeación se debe considerar el presupuesto a ejercer para asegurar el cumplimiento de las metas.<sup>15</sup>

La teoría de la planeación estratégica señala que la empresa u organización trace con cuidado y exactitud la misión que la regirá, porque ésta representará las funciones operativas que ejecutará en su ámbito en cuestión y será la que le suministrará a sus

---

<sup>14</sup> <http://www.definicion.de/planeacion-estrategica> página única.  
Definición de planeación estratégica - Qué es ...

<sup>15</sup> Ibid., página única.

consumidores. La planeación estratégica se especializa en qué hacer, es decir, en las estrategias que supongan y signifiquen el alcance de los objetivos propuestos, pero también teniendo en cuenta las amenazas y oportunidades que ofrece cada entorno y cada contexto. <sup>16</sup>

Al respecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implementó su Sistema de Gestión de la Calidad, así como su misión y visión con la finalidad de elevar la calidad de los servicios que ofrece e incrementar la satisfacción de los usuarios;

### Misión

Promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente. <sup>17</sup>

### Visión

Ser una unidad administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con facultades suficientes para promover y cumplir con los programas institucionales, a fin de brindar servicios de excelencia, realizando actividades con calidad, ética y

---

<sup>16</sup> <http://planeacion-estrategica.blogspot.mx/>

<sup>17</sup> <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/>, portal

responsabilidad dentro del marco legal en coordinación con los distintos niveles de gobierno y grupos sociales, en beneficio de los habitantes de la entidad.<sup>18</sup>

La alta dirección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene establecida y documentada una política de la calidad, misma que se hace llegar a cada uno de los Centros SCT del país. Con ello se busca la mejora de su desempeño. Además de incluir el compromiso de cumplir con los requisitos y la mejora continua del Sistema de Gestión de la Calidad.

La política de la calidad de la SCT es la siguiente:

Proporcionar servicios de calidad competitivos ofrecidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que satisfagan las necesidades, demandas y expectativas de la sociedad, a través de un Sistema de Gestión de la Calidad basado en la innovación, compromiso, trabajo en equipo y la mejora continua fortaleciendo el desarrollo de nuestros procesos.<sup>19</sup>

La Alta Dirección, por medio de la Coordinación General de Centros SCT (CGCSCT) se asegura de que la política de la calidad sea:

Adecuada al propósito de la organización. Mediante los servicios ofrecidos por la SCT

---

<sup>18</sup> <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/>, portal

<sup>19</sup> <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/>, portal



Incluye un compromiso de cumplir con los requisitos. Superar las demandas y expectativas de la sociedad.

Mejorar continuamente la eficacia del sistema de gestión de la calidad. A través de un SGC basado en la innovación, compromiso, trabajo en equipo y la mejora continua de nuestros procesos.<sup>20</sup>

Como parte de la Planeación estratégica implementada en la SCT se establecieron los objetivos de la calidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que son los siguientes:

Estandarizar el tiempo de respuesta en los trámites y servicios ofrecidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aplicando la normatividad vigente.

Mejorar los servicios prestados mediante la incorporación de procesos de alto impacto para la sociedad.

Incrementar la satisfacción de los usuarios a través de una atención más ágil y de calidad de los trámites y servicios ofrecidos por la SCT

Transparentar la gestión pública de la SCT, a través de la implementación de un sistema de organización y conservación de los archivos, para garantizar a la ciudadanía el acceso oportuno a la información y favorecer la rendición de cuentas.

---

<sup>20</sup> <http://www.sct.gob.mx/informacion-general/> , portal

Con base en los puntos citados de la planeación estratégica, los estados de la mesorregión centro, propusieron la obra del Libramiento Norte de la Ciudad de México, cumpliendo como administradores de sus estados, implementando sus políticas socioeconómicas, promoviendo el desarrollo estatal, pero con la propuesta de esta obra, la búsqueda y promoción del desarrollo adquiere características regionales y con alcance a las regiones aledañas.

La infraestructura carretera juega un papel importante en las actividades económicas para el desarrollo económico del país.

Las actividades económicas se basan en movimiento de mercancías, bienes y servicios, así como de personas a través de medios de comunicación por carreteras.

Por tal razón el planteamiento consiste en la propuesta de un mecanismo viable para construir obras de infraestructura necesarias y ofrecer más alternativas a la comunicación existente.

Una opción es concertar convenios de coordinación para la construcción de infraestructura carretera entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos Estatales, Municipios e inversionistas particulares, lo cual favorecerá al incremento de la misma.

Los Convenios Específicos de Coordinación de construcción de carreteras hacen posible la realización de obras que necesitan recursos financieros en montos importantes, aspecto que limita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para asumir el compromiso de

construir ese tipo de obras en virtud de que la autorización presupuestal anual no asegura que sea suficiente y/o que se considere dentro del programa anual de trabajo de esta dependencia. Por lo tanto, las obras de gran envergadura, que por su tamaño, requieren de más de un ejercicio fiscal para su construcción, se denominan obras multianuales.

Por parte de la administración pública, el Gobierno Federal en la administración 2001 – 2006, en su Plan Nacional de Desarrollo dividió al país en cinco mesorregiones Sureste, Centro – Occidente, Centro, Noreste y Noroeste.<sup>21</sup>

La obra del Libramiento Norte de la Ciudad de México se encuentra en la mesorregión Centro, que está integrada por el Distrito Federal y los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

El Libramiento Norte de la Ciudad de México es una obra de infraestructura carretera realizada mediante Convenio Específico de Coordinación, celebrado por una parte por el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con la participación de su Titular, el Subsecretario de Infraestructura, así como de los Directores Generales de Centros SCT de los estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, y por la otra, los estados libres y soberanos de México, representado en este acto por su Gobernador Constitucional, asistido por los Secretarios de Gobierno, Finanzas y el de Comunicaciones; Hidalgo, por su Gobernador Constitucional, asistido por los Secretarios de Gobierno y de Finanzas; Tlaxcala, por su Gobernador Constitucional, asistido por los Secretarios de Gobierno y de Finanzas; Puebla, por su Gobernador Constitucional, asistido por los Secretarios de Gobernación, Finanzas y Administración y, por el de Comunicaciones y Transportes.

---

<sup>21</sup> PLAN Nacional de Desarrollo 2001-2006. DIARIO OFICIAL (Segunda Sección), Miércoles 30 de mayo de 2001, página 5.

Este Libramiento beneficiará a las diferentes industrias, a productores agropecuarios, etc., así como a los grupos sociales que se trasladen de los estados de occidente a los del Golfo de México, evitando cruzar por la Ciudad de México y su Zona Metropolitana.

Se estima que para cruzar la Ciudad de México y su Zona Metropolitana se requiere de 2:30 horas, en el mejor de los casos. Es por ello que el tiempo de recorrido por el Libramiento Norte de la Ciudad de México es menor, siendo este su principal beneficio, ya que propiciará el ahorro de tiempo, combustible, mayor seguridad y confort, etc.

Estas consideraciones son porque cruzar la Ciudad de México y su Zona Metropolitana es difícil dado el elevado número de vehículos que circulan en ella, quedando rebasada la capacidad de sus vialidades.

La ciudad de México y su Zona Metropolitana concentran el mayor número de habitantes en zona urbana del país. Asimismo, en general, en la mesorregión Centro está el grueso de la población nacional, así como una enorme flota vehicular.

De los estados de la mesorregión Centro, el estado que presenta mayor desarrollo socio – económico, además del Distrito Federal, es el estado de México.

En el tema de carreteras, en la mesorregión Centro tenemos que la cruzan carreteras federales libres como es México – Laredo, México – Tampico, México – Tuxpan, México – Puebla – Veracruz y México – Cuernavaca – Acapulco.

También están las carreteras federales de cuota que son las autopistas, generalmente constituidas de dos carriles por cada cuerpo, es decir, por cada sentido y, de las cuales son las siguientes: México – Pachuca, México – Pirámides, México – Texcoco, México – Puebla, México – Cuernavaca, México – Toluca y México – Querétaro.

Además, se cuenta con diez ejes carreteros nacionales que se denominan Ejes Troncales Principales. Estos ofrecen comunicación de la Ciudad de México hacia los estados más lejanos así como a sus diferentes ciudades. Este acervo de infraestructura carretera permite que se realice la intercomunicación en nuestro país.

Precisamente, en esta red carretera transita el transporte de largo itinerario que cruza por la ciudad de México y su Zona Metropolitana. La red carretera nacional se integra por carreteras federales libres y de cuota e incluye a las carreteras estatales. Las carreteras estatales suman un mayor kilometraje que las de régimen federal, superándolas por mucho.

Considerando que históricamente la red de carreteras federales se construyó pensando en comunicar la Ciudad de México hacia destinos como la capital de cada estado, a alguna ciudad de relevante importancia, puntos de importancia estratégica, etc., lo que determinó su forma radial, es decir, del centro que es la Ciudad de México hacia el interior del país, llegando de esa manera a los estados.

Ahora bien, la infraestructura carretera es para el transporte automotor, el cual a través de ella distribuye materias primas, productos tanto industriales como agropecuarios, combustibles, personas, etc., con lo que participa en el desarrollo económico.

El traslado de productos y personas en el interior del país, que no necesariamente su destino final es la ciudad de México, siguen la tradicional ruta que la incluye. Sin embargo, en muchos de los casos el itinerario del viaje implica cruzarla incluyendo la Zona Metropolitana. Realizar este cruce; a pesar de lo difícil de hacerlo, continua siendo la mejor opción en un traslado.

Para superar las dificultades que encuentra el transporte de largo itinerario a través de la mesorregión Centro, el Libramiento Norte de la ciudad de México es una optima alternativa, porque coadyuva a evitar cruzar por la Ciudad, que de paso sea dicho, contribuirá que el tránsito sea más ágil, reduciendo los niveles de contaminación, ahorro de tiempo en los recorridos del tráfico local, etc.

El Convenio de Coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro. Acerca de ello, es relevante realizar convenios de coordinación para la construcción de infraestructura carretera, tiene gran importancia para las mesorregiones, sobre todo en la mesorregión Centro. El convenio de coordinación se establece entre el Poder Ejecutivo Federal, los Gobiernos de los Estados y particulares. Estos últimos quedan como concesionarios de la obra por un periodo determinado y se encargarán de la operación y conservación de la misma mientras dure la citada concesión.

La finalidad del Convenio de Coordinación es la obtención de los recursos financieros necesarios para invertirlos en la obra en cuestión.

El convenio de Coordinación es aplicable para obras que en cuestión de tiempo fiscal y de construcción necesiten más de un ejercicio para ser realizadas. Dentro del presupuesto normal autorizado para infraestructura no se consideran obras nuevas de construcción. Por lo que en los últimos sexenios las obras nuevas se han otorgado en concesión a

particulares; cuando termina el periodo en tiempo de la concesión, la obra deberá ser entregada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Con base en un convenio como el descrito es cómo se construye el Libramiento Norte de la Ciudad de México.

La construcción de esta obra coadyuvará a que los usuarios disminuyan el tiempo de recorrido, obtengan ahorros en los costos de operación, realicen viajes con mayor confort y seguridad, así como disminución de accidentes.

Con esta obra se establecerá una mejor comunicación entre los estados integrantes de la mesorregión Centro e incrementará la vinculación con todo el sistema carretero nacional. Además, ahora quedarán mejor comunicadas las zonas productivas con las zonas de consumo, incluyendo en ellos al comercio, industria, turismo y, por supuesto, el autotransporte en sus diferentes modalidades.

Asimismo, también beneficiará a otras mesorregiones, ya que la producción de ellas se distribuirá de manera más rápida.

Referente a la estructura de este trabajo se divide en tres capítulos para darle soporte a la hipótesis.

Hipótesis.- El Libramiento Norte de la Ciudad de México reducirá costos, tiempos de traslado, vehículos dentro de la zona metropolitana de la ciudad de México. En la

mesorregión centro este proyecto fomentará la inversión en los diferentes sectores productivos.

Además,

Objetivo general.- Describir el convenio de coordinación establecido entre el Poder Ejecutivo Federal y los gobiernos de los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Veracruz y el Distrito Federal, así como su relación con el Proyecto Regional de Gran Visión.

Ahora bien, tenemos el capítulo 1, Convenio de coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro del país, el cual cuenta con dos incisos:

1.1.- Características socioeconómicas de la mesorregión Centro, se trata de una descripción de las características de los Estados que integran la mesorregión, con la finalidad de presentar sus similitudes y diferencias.

1.2.- Carreteras federales y ejes carreteros nacionales en la mesorregión Centro, se refiere a las carreteras federales libres y a los ejes carreteros nacionales que benefician a esta mesorregión. Este tipo de carreteras son básicas en el desarrollo socioeconómico de los estados, sin embargo, ahora es necesario contar con nuevas opciones carreteras.

El capítulo 2, El tránsito de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su Zona Metropolitana; se subdivide en



2.1.- Tipo de transporte de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su zona metropolitana,

2.2.- Costos de tiempo.

Ambos incisos describen la problemática que enfrenta este tipo de transporte al realizar viajes que implica el cruce de la ciudad de México.

En cuanto al Capítulo 3, Convenio de coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro

3.1.- Mesorregiones del Plan Nacional de Desarrollo 2001 - 2006

Finalmente, se presenta como conclusión la recomendación de utilizar los convenios de coordinación por parte de los tres niveles de Gobierno y la participación de particulares, para garantizar que las obras se concluyan como se planearon y programaron en el tiempo establecido.

## Capítulo I

### **Convenio de coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro del país.**

#### 1.1.- Características socioeconómicas de la mesorregión Centro

Para implementar, establecer e impulsar el desarrollo regional, así como regionalizar la política social de desarrollo económico, se requiere delimitar micro-regiones. Se consideran determinadas variables sobre la construcción de una micro – región. Recabar la información y el trabajo de campo suficiente y adecuado para delimitar el territorio con base en variables no geográficas. Identificar los aspectos representativos de su identidad y usos del territorio que realizan los habitantes de las localidades integrantes.

Una Región (latín: *regio* )<sup>2</sup> es una división espacial de un Estado o de un área distinta, determinada por caracteres étnicos, demográficos, históricos, culturales, económicos o circunstancias especiales de clima, topografía, administración, gobierno, etc. El concepto de región está indisolublemente ligado al de escala, por lo que podemos considerar la existencia de regiones de muy diverso tamaño, desde regiones supranacionales (por ejemplo, Comunidad Europea, Región Andina, etc.) hasta pequeñas comarcas o un reducido valle de montaña. Constituye el objeto de estudio de la Geografía regional.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> <http://es.wikipedia.org/>, Región/ Fecha: 22 de abril de 2007, página 1

Conocer la interrelación establecida de la comunidad con su entorno natural para realizar el análisis del ecosistema; partiendo de las características climáticas para analizar las formas de la agricultura, los sistemas productivos y la domesticación de animales y plantas; luego, se realiza el análisis de las interrelaciones regionales a nivel de mercados, comunidades y flujos comerciales. Lo que se extrae de los territorios de las comunidades y lo que ingresa a ellas de los centros comerciales de su entorno inmediato, así como de las ciudades donde se concentra y maneja el capital financiero.

De esa manera se identifica la comunidad, así como su entorno natural, la cual se integra a diferentes centros urbanos de formas específicas de dominación política, social y cultural.

Después de esto y recurriendo a la planeación estratégica, podemos definir conjuntamente con la comunidad los proyectos sustentables de desarrollo; es decir, partiendo de sus propias experiencias, conocimientos y tecnologías. Teniendo en cuenta que la conservación de sus recursos naturales no sólo representa la sobrevivencia de la comunidad sino, a nivel general, de la nación en su conjunto por la interrelación que guardan los ecosistemas y su potencialidad vital que representan.

Al delimitar una micro - región permite aplicar los lineamientos generales de la política social específicamente a la cultura, al territorio y a las potencialidades del ecosistema del que se trate:

Criterios aplicables para ello:

- Partir del conocimiento hacia la complejidad regional y a la diversidad cultural.
- Elevar las condiciones de vida a partir de las actividades económicas a nivel familiar y comunitario.
- Incorporar los conocimientos culturales y tecnologías tradicionales a los procesos de desarrollo.
- Promover la instauración de micro-empresas, a partir de las unidades domésticas de producción.
- Orientar la producción al mercado regional, con formas efectivas de control de excedentes por parte de los productores.
- Realizar los proyectos concretos de articulación de investigación científica y tecnológica para los servicios directos a los sistemas de producción.
- Promover formas específicas de articulación e integración vertical de los procesos económicos a través de los diferentes sectores y agentes sociales que concurren en la producción campesina – indígena.

- Fortalecer la organización social y económica de los productores y realizar una capacitación efectiva para la formación de los técnicos comunitarios.

Territorialmente la micro-región se encuentra en uno o más municipios, de los cuales pueden estar en el mismo estado o en dos, etc.

Con relación a la división política de nuestro país, la nación está dividida en estados y ellos en municipios. La división municipal es la división política más pequeña pero por ello la más específica.

La diferencia entre micro-región y municipio es geográfica, es decir, es por una mayor extensión territorial, mayor número de servicios, medios de comunicaciones, transporte, etc., a favor de la micro - región. Pero en el aspecto socioeconómico las diferencias son menos significativas en ambos.

La creación de las micro-regiones corre a cargo de los gobiernos federal y/o estatales debido a su papel de gobiernos son los administradores públicos.

Considerando la descripción que da la ciencia de la administración pública sobre el poder ejecutivo, el cual ejerce precisamente el gobierno de ámbito territorial, tenemos:

La Administración Pública, es el contenido esencial de la actividad correspondiente al Poder Ejecutivo, y se refiere a las actividades de gestión, que el titular de la misma desempeña sobre los bienes del Estado para suministrarlos de forma inmediata y permanente, a la satisfacción de las necesidades públicas y

lograr con ello el bien general; dicha atribución tiende a la realización de un servicio público, y se somete al marco jurídico especializado que norma su ejercicio y se concretiza mediante la emisión y realización del contenido de actos administrativos emitidos exprofeso.<sup>23</sup>

El Estado a través del Poder Ejecutivo utiliza la Administración Pública como una organización para identificar adecuadamente las necesidades, así como las demandas sociales y satisfacerlas, por medio de la transformación de recursos públicos en acciones modificadoras de la realidad, mediante la producción de bienes y servicios. El Poder Ejecutivo establece la normatividad que aplica a la sociedad para regular las interrelaciones de convivencia y su actividad económica.

Así pues, en el ejercicio de la administración pública el Poder Ejecutivo utiliza el proceso administrativo, el cual se compone por un conjunto de acciones interrelacionadas e interdependientes que conforman la función de administración e involucra diferentes actividades tendientes a la consecución de un fin a través del uso óptimo de recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos. Haciendo uso del Proceso Administrativo, tenemos que el proceso administrativo son las actividades que el administrador debe llevar a cabo para aprovechar los recursos humanos, materiales, financieros, técnicos, etc., con los que cuenta la empresa. El proceso administrativo consiste en las siguientes funciones: planeación.- Consiste en establecer anticipadamente los objetivos, políticas, reglas, procedimientos, programas, presupuestos y estrategias para el logro del objetivo planteado; organización.- Agrupa y ordena las actividades necesarias para lograr los objetivos, asignando funciones, autoridad, responsabilidad basadas en una estructura jerárquica reconocida; dentro de la organización se establecen, además, las relaciones de coordinación que debe existir para hacer optima la actividad y cooperación humana;

---

<sup>23</sup> LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA  
[www.tuobra.unam.mx/publicadas/021128143527.html](http://www.tuobra.unam.mx/publicadas/021128143527.html)  
Fecha 8 de julio de 2008, Página única

dirección.- Implica acción e influencia interpersonal del administrador sobre sus subordinados y dirigirlos, mediante la toma de decisiones, la motivación, la comunicación y coordinación de esfuerzos, hacia la obtención de los objetivos planteados; control.- En esta paso se establecen y aplican sistemas para evaluar los resultados y corregir las desviaciones que se presenten, con el fin de asegurar que los objetivos planeados se logren. El control debe contar con estándares, medición de avances, análisis de los avances y acciones correctivas oportunas; coordinación.-Es una actividad permanente, aplicada en cada uno de los pasos que integran el proceso, ya que los pasos están interrelacionados entre sí y no son independientes, así como tampoco termina un paso e inicia otro; los pasos del procesos están íntimamente vinculados, es decir, la interacción de los pasos es la vinculación permanente entre los distintos subprocesos que conforman el proceso administrativo.

El Poder Ejecutivo Federal es el administrador de nuestro país, designado por la Constitución Política que nos rige; y siguiendo el mandato constitucional, elabora el Plan Nacional de Desarrollo en el cual se contempla la política social de la administración en turno. Esto con la finalidad de aplicar su política socioeconómica en beneficio de la población, el cual contiene los lineamientos que orientan la actividad hacia el desarrollo nacional.

En virtud de que un plan de desarrollo nacional es una estrategia para invertir en educación, salud, infraestructuras como carreteras, hidroeléctricas, acueductos, y en aspectos específicos que son necesarios para el desarrollo de la nación, de manera que toda la población y todos los sectores tengan iguales oportunidades y las mejores condiciones. Asimismo, el Poder Ejecutivo en bien del país debe tener planificado en qué se deben invertir los recursos financieros de la nación de acuerdo a los planteamientos del Plan Nacional de Desarrollo. Por otra parte, el plan de desarrollo nacional planeado es una manera de que se distribuya e invierta la riqueza de manera justa, equitativa, lo cual apoya y promueve el desarrollo del país. Además, se fortalecerían las bases estructurales de la

nación, para que el crecimiento que actualmente se tiene, y el que se tendrá, esté sobre cimientos fuertes.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo se plasma la política económica que sustentará y orientará la tendencia de la Administración que realizará el Poder Ejecutivo. La política económica es la estrategia que establece el gobierno y la aplica para conducir la economía del país de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo. La política económica utiliza determinados métodos para obtener los fines o resultados económicos específicos planteados. Los métodos utilizados son las políticas fiscal, monetaria, cambiaria, de precios, de sector externo, etc.

Por ejemplo, la política monetaria a través de las decisiones sobre la emisión de dinero puede generar efectos sobre el crecimiento y dinamización económica, la inflación o las tasas de interés. La política fiscal, a través de las determinaciones de gasto público e impuestos, puede tener efectos sobre la actividad productiva de las empresas y, además, sobre el crecimiento económico. La política comercial, o de comercio exterior, tiene efectos sobre los ingresos del Estado y por consiguiente sobre su capacidad de gasto

En general, la intervención del Estado se puede dar de muchas formas, sin embargo, fundamentalmente, tiene el propósito de modificar el comportamiento de los sujetos económicos a través de incentivos, estímulos, beneficios tributarios, etc., o de prohibir o limitar las acciones de estos sujetos. Debe existir una coordinación e integración entre las diferentes políticas, de tal forma que se produzcan los resultados esperados.

Los resultados buscados se plantean para el corto y en el largo plazo. Así se tiene que los objetivos de corto plazo se utilizan para atender una situación actual; es decir, una coyuntura económica actual, por lo tanto, las medidas son coyunturales. Las medidas de



largo plazo se orientan a otros tipos de finalidades, las cuales pueden afectar la estructura económica de un país, por lo tanto, son medidas estructurales. Las medidas de corto plazo buscan resolver problemas como el desempleo, la inflación, etc., mientras que las medidas de largo plazo tratan de incentivar el desarrollo de un sector específico de la economía como la agricultura, la industria, etc., buscar una mejor distribución del ingreso, etc., todos ellos son procesos que llevan tiempo para desarrollarse y tienen la finalidad principal de buscar el bienestar de la población en general del país.

El Gobierno Federal dividió al país en mesorregiones donde cada una de ellas abarca varios estados, los cuales presentan características y condiciones similares. La región requiere atención que coadyuve al desarrollo de la misma, por ello al desarrollar un proyecto carretero, debe beneficiar a los estados integrantes.

Nuestro país está dividido político – administrativamente en regiones socioeconómicas, que en el caso del Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006 dictó cinco regiones a las cuales denominó mesorregiones:

Las mesorregiones son las unidades base del sistema de planeación para el desarrollo regional; se componen de varias entidades federativas que en forma práctica se integran para coordinar proyectos de gran envergadura con efectos que trascienden los límites de dos o más entidades federativas. La definición de estas mesorregiones busca organizar el país para facilitar la planeación y la colaboración entre entidades y la Federación. Para este propósito, se han definido las siguientes cinco mesorregiones: Sur-Sureste: Campeche, Yucatán, Chiapas, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Guerrero, Veracruz y Puebla; Centro-Occidente: Jalisco, Michoacán, Colima, Aguascalientes, Nayarit, Zacatecas, San Luis Potosí, Guanajuato y Querétaro; Centro: Distrito Federal, Querétaro, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Morelos, Estado de México; Noreste: Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila,

Chihuahua y Durango, y Noroeste: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Chihuahua y Durango. Un estado con intereses en dos regiones puede participar en ambas, lo cual permite una articulación entre mesorregiones.<sup>24</sup>

La mesorregión que es parte del presente trabajo es la mesorregión Centro, integrada por el Distrito Federal, Querétaro, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Morelos, Estado de México. Esta mesorregión es la beneficiaria de la obra Libramiento Norte de la Ciudad de México.

La mesorregión centro es importante porque además de sus características naturales, sobresale su ubicación geográfica en el país, ya que en ella está integrada la ciudad de México, la cual es sede de los poderes de la República, es por ello que se le conoce como Distrito Federal. Ahora bien, la importancia económica se la otorgan el desarrollo socioeconómico que han alcanzado los estados, de los que se pueden citar como principales a la ciudad de México, estado de México y estado de Puebla

El desarrollo regional opera mediante el diseño de políticas públicas expresadas en planes y programas que en cierto sentido orientan la organización del territorio y los procesos económicos de las regiones. El desarrollo regional es ante todo una política de Estado y un proceso planificado de naturaleza técnica y administrativa, cuyo objetivo central es organizar, armonizar y administrar la ocupación y usos del territorio, de modo que éstos sean la base de un desarrollo económicamente rentable y socialmente justo e incluyente que reconozca en la pluralidad cultural y la riqueza natural.

---

<sup>24</sup> (Plan Nacional de Desarrollo, 2. Elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, 2.1. El Sistema Nacional de Planeación Participativa, página 4)

Para el desarrollo regional es primordial articular las prioridades económicas, sociales, organizativas y de salvaguarda de la diversidad cultural y biológica con el potencial que el territorio define, cuidando siempre la racionalidad de las acciones sobre éste y privilegiando la planificación de largo plazo.

En nuestra legislación se señala que se debe planear utilizando un Sistema Nacional de Planeación Democrática; la planeación en México, establecida en el artículo 26 de nuestra Constitución Política, otorgando la facultad al Estado en la conducción del proceso de desarrollo dentro de un marco integral de congruencia para dar rumbo, orden y racionalidad al esfuerzo colectivo, dar certidumbre a la sociedad sobre las acciones del gobierno y avanzar hacia el cabal cumplimiento del proyecto nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo señala que debe haber medidas de control y seguimiento a los programas en ejecución para garantizar que se realicen como se planearon.

“...es de vital importancia establecer mecanismos que le den la certidumbre de que los programas y proyectos están cumpliendo con las demandas de la sociedad y con los objetivos y metas que requiere el desarrollo del país.<sup>25</sup>

En los últimos años nuestro país ha experimentado cambios fundamentales que se manifiestan en los ámbitos político, económico y social. Esto implica que las actividades del poder ejecutivo deben adaptarse a la nueva realidad. La planeación se convierte en un instrumento prioritario para racionalizar la toma de decisiones, su éxito depende de la manera en que se enfrentan los problemas y se conjugan los elementos creativos, los

---

<sup>25</sup> 2 Op. Cit., página 4

recursos, las prioridades y las alternativas de solución que permitan lograr los objetivos con mayor eficacia y eficiencia. Asimismo, la planeación en el ámbito de las comunicaciones debe ser futurista para la toma de decisiones sobre actividades de la construcción y operación de carreteras que se reflejen en el campo de las comunicaciones carreteras

El Plan Nacional de Desarrollo señala que cuando un estado tenga intereses en dos mesorregiones a la vez puede participar en ambas, lo cual permite que haya una interrelación entre mesorregiones.

El Plan Nacional de Desarrollo establece programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales, constituyéndose en los mecanismos del Estado y los tres órdenes de gobierno y la participación de los miembros de la sociedad civil y el sector privado, con lo cual se pretende realizar los objetivos y metas planteadas al finalizar la administración.

Dentro de cada estado se han gestado aspectos socioeconómicos como son los polos de desarrollo, los cuales principalmente son la capital del estado y algunos otros ubicados en municipios que reúnen los requisitos indispensables para atraer inversión local y/o externa. Estos últimos polos de desarrollo son de menor tamaño, ya que la inercia de las políticas estatales generalmente se orienta con mayor peso hacia la ciudad capital; la inversión privada también sigue la misma dirección, la razón es porque busca tener seguros y oportunos los recursos productivos, servicios, mano de obra calificada para asegurar el éxito de la empresa.

De las entidades federativas de la mesorregión, el Distrito Federal se podría considerar como privilegiada su situación, ya que es una sola ciudad, sin embargo, en sus delegaciones políticas ocurren las mismas problemáticas del desarrollo estatal, se

identifican los diferentes polos de desarrollo en virtud de sus características como por ejemplo si se trata de industria pesada, textil, comercialización de productos finales, de servicios, etc.

La división territorial de la ciudad de México, Distrito Federal está hecha en Delegaciones Políticas en donde se ubica la población residente de la ciudad. La concentración poblacional es alta y la dispersión es mínima o casi nula, contrario a lo que ocurre en los estados del país, donde en algunos municipios la población con que cuentan es inferior a los mil habitantes.

Es significativa la colindancia de algunos municipios del estado de México con la ciudad de México, Distrito Federal, pues estos municipios que por estar conurbados a la ciudad de México son importantes polos de desarrollo estatales y nacionales. Entre ambos han formado la zona metropolitana de la ciudad de México; lo que ha propiciado la concentración de habitantes, la urbanización de estos municipios, el grado de industrialización, la oferta segura de mano de obra calificada y no calificada para todo tipo de industria y servicios.

El estado de México tiene la característica de ser el principal proveedor de bienes y servicios, local y de la mesorregión, así mismo en gran parte de las demás mesorregiones.

Históricamente la diversidad en el país ha estado presente y los estados no son la excepción en cuanto a su interior territorial. Los estados en su desarrollo avanzan a diferente rapidez y para algunos es apenas perceptible. Es entonces que la participación del Gobierno Federal para apoyarlos en su desarrollo se manifiesta a través de políticas públicas basadas en la legislación vigente, como es el caso de nuestra Constitución Política, etc.

En nuestra Constitución Política se contempla atender la diversidad de los estados por medio de la actuación de los tres niveles de gobierno.

Bajo este esquema, el Gobierno Federal debe promover el fortalecimiento del desarrollo regional bajo estrategias subsidiarias, solidarias, con corresponsabilidad, graduales y equitativas. Debe reconocer la gran diversidad territorial, política, económica y social de las regiones del país, y en esa medida establecer mecanismos de transferencia de competencias y recursos, así como en aquellas materias donde las entidades federativas y los municipios no estén en posibilidades de proveer la gobernabilidad, los bienes y servicios públicos que demanda la ciudadanía.

México es un país sumamente diverso: existen amplias regiones y municipios con un dinamismo económico y con indicadores sociales de alto índice de desarrollo. Pero a pesar de ello, en otras localidades del país, los niveles de rezago son todavía muy importantes y en ese sentido el Gobierno Federal, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, debe impulsar esquemas de equilibrio de forma que se reduzca la brecha entre las regiones de mayor y las de menor desarrollo socioeconómico.

Como parte de la diversidad está la característica poblacional, donde el desarrollo nacional de la población ha mostrado un aumento constante. A partir de la década de 1950, los estados comenzaron de manera incipiente a manifestar cambios hacia el desarrollo, dejando atrás la situación en que se encontraban después de las agitadas décadas de inicio del siglo XX.

Tenemos en el cuadro 1 cómo se da el crecimiento de la población nacional de la década de 1950 al año 2005:

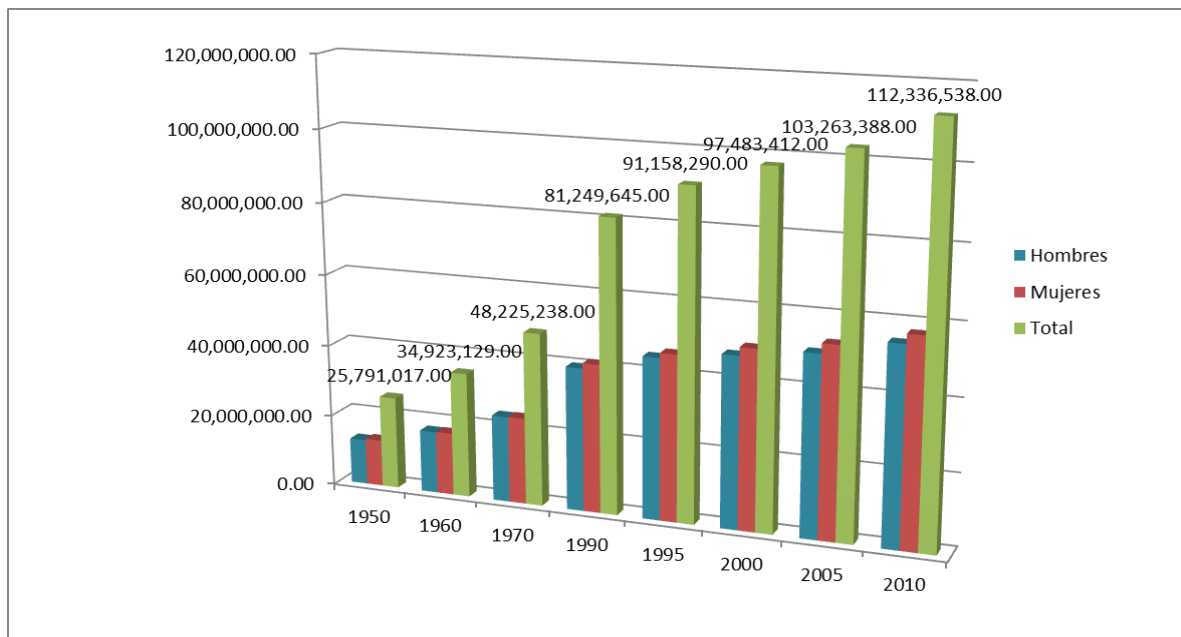
**Población Nacional de 1950 a 2010**

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
1950	25791017	12696935	13094082
1960	34923129	17415320	17507809
1970	48225238	24065614	24159624
1980	66846833	33039307	33807526
1990	81249645	39893969	41355676
1995	91158290	44900499	46257791
2000	97483412	47592253	49891159
2005	103263388	50249955	53013433
2010	112336538	54855231	57481307

Cuadro No. 1

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Ahora bien, estos resultados se muestran representados en la siguiente gráfica:



Gráfica No. 1

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Al obtener el número de habitantes con que aumentó la población nacional entre uno y otro censo, vemos cómo ha sido el crecimiento poblacional a nivel nacional.

Crecimiento de la Población por Década

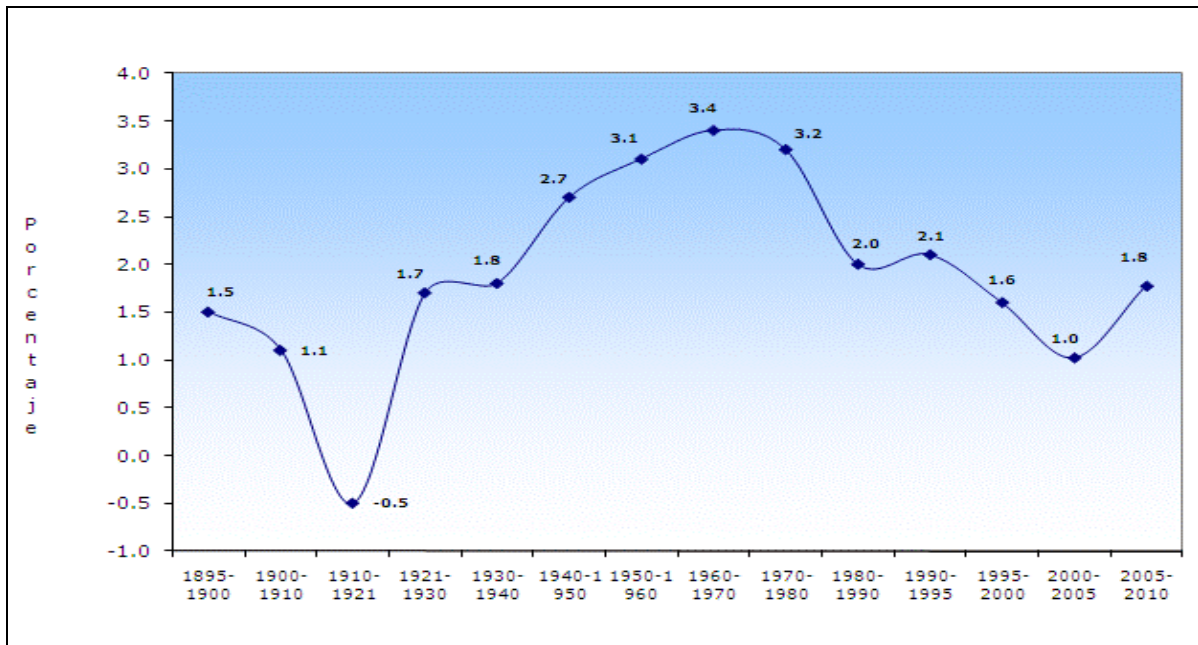
Censo	Habitantes (Crecimiento por década)	Porcentaje
1950 a 1960	9,132,112	35.41%
1960 a 1970	13,302,109	38.09%
1970 a 1980	18,621,595	38.61%
1980 a 1990	14,402,812	21.55%
1990 a 1995	9,908,645	12.20%
1995 a 2000	6,325,122	6.94%
2000 a 2005	5,779,976	5.93%
2005 a 2010		

Cuadro No. 2

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.



## Crecimiento Porcentual de la Población Nacional



Gráfica No. 2

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Dentro del desarrollo regional tenemos que las entidades de la mesorregión centro, al igual que a nivel nacional, comenzaron de manera incipiente a manifestar cambios hacia el desarrollo, tratando de superar la situación en que habían quedado después de los movimientos políticos en las primeras décadas de inicio del siglo XX.

Como se señala anteriormente, cada estado tiene características propias y no necesariamente iguales a las de los otros estados, pero que a la vez les dan una identidad propia. La población es una característica básica.

Según las cifras del II Censo de Población y Vivienda 2005 realizado por el INEGI, el estado de México presenta el mayor número de habitantes y Tlaxcala la menor cantidad. En el siguiente cuadro y en la gráfica se presentan las entidades federativas y su número de habitantes.

## Población de la mesorregión centro por entidad federativa en el período 1950 – 2010

Entidad federativa	1950	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2010
Estados Unidos Mexicanos	25 791 017	34 923 129	48 225 238	66 846 833	81 249 645	91 158 290	97 483 412	103 263 388	112 336 538
Distrito Federal	3 050 442	4 870 876	6 874 165	8 831 079	8 235 744	8 489 007	8 605 239	8 720 916	8 851 080
Hidalgo	850 394	994 598	1 193 845	1 547 493	1 888 366	2 112 473	2 235 591	2 345 514	2 665 018
México	1 392 623	1 897 851	3 833 185	7 564 335	9 815 795	11 707 964	13 096 686	14 007 495	15 175 862
Morelos	272 842	386 264	616 119	947 089	1 195 059	1 442 662	1 555 296	1 612 899	1 777 227
Puebla	1 625 830	1 973 837	2 508 226	3 347 685	4 126 101	4 624 365	5 076 686	5 383 133	5 779 829
Querétaro	286 238	355 045	485 523	739 605	1 051 235	1 250 476	1 404 306	1 598 139	1 827 937
Tlaxcala	284 551	346 699	420 638	556 597	761 277	883 924	962 646	1 068 207	1 169 936

Cuadro No. 3

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1950 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Así mismo, tenemos el comportamiento de la tasa de crecimiento correspondiente a este mismo período en la mesorregión centro. Se refleja en la siguiente tabla que el Distrito Federal, el estado de México y el estado de Morelos en las tres primeras décadas superaron la media nacional de la tasa de crecimiento. En los resultados del Censo de Población y Vivienda de 1995 los estados de México, Morelos, Querétaro y Tlaxcala tuvieron una tasa de crecimiento más alta que la media nacional. Los estado de México y Querétaro alcanzan una tasa de crecimiento de 3.0% en el censo del año 2000, cuando la media nacional fue de 1.9%.

Tasa de crecimiento de la población de la mesorregión centro por entidad federativa 1950 - 2010

Tasa de crecimiento de la población de la mesorregión centro por entidad federativa 1950 - 2010								
Período (Censo)	nacional	Distrito Federal %	Hidalgo %	México %	Morelos %	Puebla %	Querétaro %	Tlaxcala %
1950 a 1960	3.1	4.8	1.6	3.1	3.5	2.0	2.2	2.0
1960 a 1970	3.4	3.6	1.9	7.6	5.0	2.5	3.3	2.0
1970 a 1980	3.2	2.4	2.5	6.8	4.2	2.8	4.1	2.7
1980 a 1990	2.0	-0.7	2.1	2.7	2.4	2.2	3.7	3.3
1990 a 1995	2.0	0.5	2.0	3.1	3.3	2.0	3.1	2.6
1995 a 2000	1.6	0.3	1.3	2.6	1.8	2.2	2.7	2.0
1990 a 2000	1.9	0.4	1.7	3.0	2.7	2.1	3.0	2.4
2000 a 2005	1.0	0.2	0.9	1.2	0.6	1.0	2.3	1.9
2005 a 2010	1.8	0.3	2.6	1.6	2.0	1.4	2.7	1.8

Cuadro No. 4

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1950 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Ahora veamos cómo ha sido el incremento de la población en cada estado de la mesorregión.

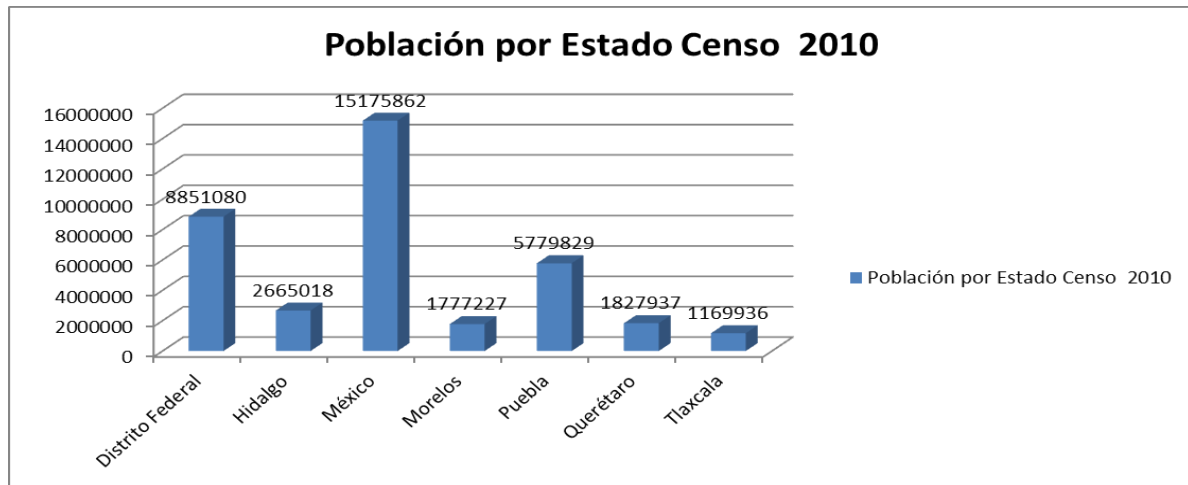
Entidad	Habitantes
México	15,175,862
Distrito Federal	8,851,080
Puebla	5,779,829
Hidalgo	2,665,018
Querétaro	1,827,937
Morelos	1,777,227
Tlaxcala	1,169,936

Cuadro No. 5

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

El Estado de México tiene la mayor concentración de población seguido por el Distrito Federal y el estado de Puebla.

### Habitantes por entidad federativa %



Gráfica No. 3

Fuente: INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Conteos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población.

Otra característica es la producción de los sectores primario, secundario o industrial y de servicios.

En el sector primario se involucran todas las actividades donde los recursos naturales se obtienen y aprovechan tal cual de la naturaleza destinándolos para alimento o para utilizarlos como materias primas.

La mesorregión centro posee una amplia variedad de recursos naturales como lagos, bosques, minerales, el suelo, etc., además, zonas con fuertes corrientes de aire para generar energía eólica y la luz solar como fuente de energía.

Los recursos naturales se obtienen, transforman o intercambian y se utilizan en beneficio de la población, por lo que es necesario realizar diferentes actividades para lograr tales fines, las cuales son actividades económicas que se ubican en los sectores primario, secundario o terciario.

Los estados que conforman la mesorregión respecto al sector primario presentan similitudes en el cultivo de algunos productos así como en algunas actividades, aunque no necesariamente sobresalen como productores principales de los mismos. En el rubro de agricultura se divide de acuerdo a los productos en hortalizas, básicos, forrajes, industrial, frutas y otros. En seguida se describe a cada uno de ellos:

a) Productos de hortalizas.- En la ciudad de México se produce papa, nopalitos, tomate verde, tomate rojo (jitomate); en el estado de México destaca el brócoli, coliflor, zanahoria, calabacita y lechuga. Productos básicos.- Frijol, maíz grano, avena grano, trigo grano, cebada grano, sorgo grano, alfalfa verde. Productos forrajeros.- Avena forrajera y maíz forrajero. Productos para uso industrial.- café cereza, caña de azúcar, etc. Producción de frutas.- Naranja, durazno, aguacate; Puebla y Querétaro producen manzana. En el concepto de Otros productos entran los productos que se cultivan en menor escala

Las entidades de la mesorregión en este sector participan con los siguientes productos, de acuerdo con datos obtenidos por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística en el censo de 2005.

La ciudad de México, Distrito Federal en el año de 2005, produjo manzana por 56,106 toneladas, cifra que significó en el total nacional el 9.6%, ocupando el segundo lugar de los veintitrés principales productores nacionales. Asimismo, produjo avena forrajera por

1,234,167 toneladas, cuya aportación en el total nacional fue 14%, ocupando el tercer lugar nacional.

En 2005, de los principales productos del campo en el estado de Hidalgo produjo aguamiel de maguey pulquero por 194,854,000 litros, aportación de 87.9% en el total nacional con lo que ocupó el primer lugar. Produjo alfalfa verde por 4,499,182 toneladas, representó 16.5% del total nacional y el primer lugar nacional. De Cebada grano 194,631 toneladas, participación de 25.6% en la producción nacional y segundo lugar. En caña de azúcar para otro uso 80,436 toneladas, cuya participación nacional fue de 12.8%, ocupó el tercer lugar. Producción de ejote por 14,090 toneladas para aportar el 14.4% en el total nacional y tercer lugar.

El estado de México destacó en trece productos de acuerdo a los datos obtenidos por el INEGI en el año 2005.

b) Flores:

- 1.- Clavel con 5,468,000 gruesas, participación nacional de 100% y primer lugar nacional. Por los datos obtenidos del INEGI no hay registro de otro estado productor, al menos de características importantes;
- 2.- Rosa de invernadero con 3.533,027 gruesas, participación nacional de 95.8% y primer lugar nacional;
- 3.- Crisantemo con 8,731,240 gruesas, participación nacional de 99.1% y primer lugar nacional;
- 4.- Gladiola con 906,165 gruesas, participación nacional de 28.2% y tercer lugar nacional.



Otros productos:

- 5.- tuna con producción de 162,907 toneladas, aportando al total nacional el 44.5% y ocupó el primer lugar;
- 6.- Durazno por 40,528 toneladas, participación en el total nacional de 19.5%, ocupando el segundo lugar;
- 7.- Chicharo por 31,888 toneladas, aporte de 59.6% en el total nacional y primer lugar;
- 8.- Zanahoria por 72,416 toneladas, aporte de 19.5%, segundo lugar;
- 9.- Papa por 159,090 toneladas, aporte de 9.7% del total nacional, ocupando el tercer lugar;
- 10.- Nopalitos por 105,718 toneladas, participación de 13.9% en el total nacional y el tercer lugar; 11.- Tomate verde por 57,555 toneladas, 10.4% en el total nacional, tercer lugar;
- 12.- Maíz forrajero por 1,389,319 toneladas, aportación productiva del 16.4% del total nacional y; 13.- Avena forrajera por 1,314,087 toneladas, participación en el total nacional de 14.9% con el segundo lugar.

Así mismo tenemos entre los principales Estados los siguientes productos:

Productos del estado de Morelos. Primer lugar en la producción de plantas de nochebuena con 4,140,000, 36% de la producción nacional. Primer lugar en producción de ejote con 31,817 toneladas, aportación nacional del 32.6%. Segundo lugar como productor de pera con 6,508 toneladas, que significó el 21.5% nacional. Segundo lugar como productor de nopalitos con 279,344 toneladas, cuya aportación en el total nacional fue de 36.8%. Segundo lugar como productor de aguacate con 29,207 toneladas, cuya aportación en el total nacional fue de 2.9%. Obtuvo el tercer lugar en la producción de elote por 74,749

toneladas y aportó el 11.9% en el total nacional. En la producción de durazno logró 29,037 toneladas aporte de 13.9% del total nacional.

Productos del estado de Puebla. El estado es productor de flor de gladiola, alcanzando el primer lugar con 1,073,000 gruesas, que en la producción nacional es el 33.4%. La producción de café cereza fue por 344,396 toneladas, fue el 21.5% en el total nacional y segundo lugar. Produjo 145,152 toneladas de elote, su aporte fue de 23.1% y obteniendo el segundo lugar. En tuna produjo 44,595 toneladas, que significó el 12.2% en el total nacional y el tercer lugar. En manzana produjo 36,853 toneladas, que significó el 6.3% en el total nacional y el tercer lugar. La producción de calabacita alcanzó 50,660 toneladas, participó en el total nacional con 11.9% y tercer lugar.

Estado de Querétaro. En el estado se cultivaron rosas por 164,247 gruesas, aporte de 19.4 de la producción nacional y obteniendo el segundo lugar. En cuanto al cultivo de rosa de invernadero alcanzó 54,798 gruesas, cuyo aporte en el total nacional fue de 1.5%, quedando en tercer lugar.

El estado de Tlaxcala participó productivamente con: Hierbabuena la producción estatal alcanzó 80 toneladas, 57.6% de la producción nacional, quedo en primer lugar. En el cultivo de rosas, obtuvo 30 toneladas (no cuantificada en gruesas), aportó a la producción nacional el 12.4% con lo que se posesionó en el segundo lugar. Produjo cebada grano por 139,350 toneladas, aporte de 18.3% del total nacional y tercer lugar.

### c) Ganadería

Es una actividad clasificada dentro del sector primario para la crianza de cerdos, reses, pollos, borregos, abejas, etcétera, para obtener carne, leche, huevos, lana, miel y otros derivados. La ganadería se identifica como extensiva, la cual se realiza en extensiones grandes de terreno, donde los animales pastan. Para esta actividad en algunos terrenos es importante realizar el cultivo de pastizales. Este tipo de ganadería no es predominante en los estados de la mesorregión centro.

En la mesorregión centro la ganadería se realiza pero no de manera importante, por lo que en las estadísticas nacionales no figuran en los primeros lugares debido a que su producción no es competitiva.

En cuanto a la ganadería intensiva, esta se realiza en ranchos, granjas, en pequeñas propiedades los cuales cuentan con establos, donde los animales son alimentados con productos procesados, en ellos se aplica tecnología para incrementar la producción. La Ganadería de autoconsumo, se refiere a la cría de animales por una familia para obtener productos como leche, carne o huevos. En este tipo de ganadería, generalmente los productos obtenidos no reciben algún proceso de transformación más que el necesario para su consumo.

Algunos estados de la mesorregión en la actividad ganadera participan a nivel nacional, como Querétaro con aves; Puebla es productor de huevo y los estados de Hidalgo y México producen carne en canal de ovinos (borregos).

En cuanto a productos de origen animal tenemos que en 2005 destacaron los estados de Hidalgo y México en la producción de ganado ovino, Puebla con la producción de huevo y Querétaro producción de aves.

Productos de origen animal por entidad federativa

Entidad	Producto	Producción	Porcentaje en el total nacional	Lugar nacional
Hidalgo	Ovino	5,579	12.1%	2 de 32
México	Ovino	7,434	16.1%	1 de 32
Puebla	Huevo	455,106	22.5%	2 de 31
Querétaro	Aves	201,985	8.2%	3 de 32

Cuadro No. 6

Fuente: Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera SIAP, con datos del SIACON

Otro sector por abordar es el secundario o Industrial, el cual basa su importancia en la utilización de técnicas y tecnologías para realizar su producción, dependiendo de su tamaño o complejidad; sus requerimientos son organización y administración formal, personal calificado y capacitado para las diferentes tareas a desempeñar, capital en montos importantes ya que necesita realizar la adquisición de insumos, servicios, personal, etc., así como de una logística apropiada para la distribución de los productos en virtud del mercado que cubra la empresa; el cual puede ser local, regional, nacional o internacional.

De las diferentes empresas que van alcanzando mayor relevancia en la mesorregión, se encuentra la pesca, ya que los estados que conforman la mesorregión realizan la actividad de la acuicultura mediante el sembrado de peces y/o algunas variedades acuáticas como trucha, lobina, bagre, camarón y langostino. En esta actividad dentro de la mesorregión

destaca el estado de Hidalgo debido al apoyo dado a los inversionistas para producir las especies citadas, así como para la promoción y comercialización de los productos.

El sector industrial en la mesorregión centro no es similar de una entidad federativa a otra. Las diferencias determinadas por el grado de industrialización son muy marcadas, ya que el Distrito Federal y el estado de México están a la cabeza. En la zona metropolitana de la ciudad de México se encuentra una alta concentración de industrias, mismas que surten al mercado nacional. En los demás estados la inversión industrial es importante, sin embargo aún sus niveles son bajos.

Los estados de la mesorregión centro se han convertido en receptores de algunas empresas industriales importantes que han abandonado la zona metropolitana de la ciudad de México, en virtud del endurecimiento de las normas para operar en la misma; los estados atraen a tales empresas mediante el otorgamiento de ventajosas concesiones hacendarias, es decir, durante algunos años las empresas reciben apoyos que los benefician en cuanto a los impuestos y el apoyo de la administración estatal para el pago de salarios bajos a los trabajadores.

De acuerdo a los resultados obtenidos por el INEGI para el año 2003 sobre la producción industrializada en las entidades de la mesorregión, se tienen los siguientes datos a totales por cada punto del cuadro.

Año 2003 Sector industrial

Personal Ocupado Total (por entidad federativa)

Entidad	UNIDADES ECONÓMICAS	PERSONAL OCUPADO TOTAL				TOTAL DE REMUNERACIONES	PRODUCCIÓN BRUTA TOTAL
		TOTAL A= B+ D	DEPENDIENTE DE LA RAZÓN SOCIAL		NO DEPENDIENTE DE LA RAZÓN SOCIAL D		
			TOTAL B	REMUNERACION C			
DISTRITO FEDERAL	28,994	546,828	492,957	458,481	53,871	42,153,288	288,147,341
HIDALGO	7,010	80,193	72,671	62,476	7,522	4,884,505	76,791,119
MÉXICO	35,767	472,614	426,496	373,410	46,118	35,586,071	351,724,514
MORELOS	6,409	49,032	42,739	33,447	6,293	3,475,951	47,428,474
PUEBLA	27,263	227,637	210,417	167,773	17,220	12,169,354	
QUERÉTARO	4,455	107,043	97,468	91,907	9,575	7,827,634	77,117,925
TLAXCALA	5,596	51,968	48,994	39,906	2,974	2,552,908	27,145,180

Cuadro No. 7

Fuente: INEGI, Características principales de las unidades económicas por municipio, sector, subsector, rama y subrama de actividad 2003.

Los apoyos que brinda el Poder Ejecutivo Federal al Sector Industrial son bastante importantes tanto en el aspecto tributario como para el establecimiento de las condiciones de contratación de trabajadores, en la comercialización nacional de los productos y su exportación a diferentes países. En la exportación de los productos nacionales son importantes los diferentes acuerdos de nuestro Gobierno con el de otros países, por

ejemplo, el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLC), asimismo otros acuerdos que se han establecido con otras regiones del mundo.

Los estados de la mesorregión centro por iniciativa propia e individual se promueven a nivel internacional para atraer a su territorio la inversión extranjera, abarcando a los tres sectores productivos.

Dentro del sector servicios los estados de la mesorregión presentan un alto dinamismo económico, no obstante, este depende del nivel económico de su población en la demanda de los productos y/o servicios.

Las unidades instaladas prestadoras de los servicios en la mesorregión es importante debido a la necesidad del consumo de la población, con lo que se lleva a cabo la oferta y la demanda; la oferta trata de productos finales y/o servicios para la satisfacción de tales necesidades. Los productos y/o servicios también suelen ser proporcionados a los otros sectores y al mismo en la generación de productos y servicios.

La oferta va desde artículos de primera necesidad disponibles desde modestos establecimientos hasta productos y/o servicios suntuosos. Este sector comprende el comercio, servicios privados de salud, financieros, comunicaciones electrónicas, turismo, etc. También se cuenta con empresas importantes, establecidas estratégicamente en los estados de la mesorregión centro.

El INEGI para el año 2003 presenta en sus resultados presenta datos que nos confirma la tendencia mencionada anteriormente acerca de las entidades que están a la punta en su desarrollo con respecto a las otras de la mesorregión, en este sector el principal indicador

a medir son el número de unidades económicas que existen en ellas; en primer lugar se encuentra el estado de México con 35,767, a continuación está el Distrito Federal con 28,994 unidades y en tercer lugar el estado de Puebla con 27,263 unidades económicas. Los demás estados tienen un número mucho menor de unidades instaladas.

El número de unidades económicas del sector servicios representan las fuentes de empleo para los habitantes de la entidad.

Cuadro: Año 2003 Sector servicios

Entidad	UNIDADES ECONÓMICAS	PERSONAL OCUPADO TOTAL				TOTAL DE REMUNERACIONES	PRODUCCIÓN BRUTA TOTAL
		TOTAL A= B+ D	DEPENDIENTE DE LA RAZÓN SOCIAL		NO DEPENDIENTE DE LA RAZÓN SOCIAL D		
			TOTAL B	REMUNERADO C			
DISTRITO FEDERAL	313,481	2,241,468	1,881,501	1,470,604	359,967	195,418,927	1,106,151,827
HIDALGO	55,062	152,962	147,771	71,782	5,191	3,463,788	16,836,494
MÉXICO	328,607	1,029,256	964,703	487,378	64,553	30,653,566	165,901,826
MORELOS	6,409	49,032	42,739	33,447	6,293	3,475,951	47,428,474
PUEBLA	137,197	412,315	390,784	195,175	21,531	10,609,203	56,510,230
QUERÉTARO	37,900	166,046	150,592	100,381	15,454	6,577,529	35,566,848
TLAXCALA	32,680	71,660	69,747	24,071	1,913	1,025,221	6,042,719

Cuadro No. 8

Fuente: INEGI, Características principales de las unidades económicas por municipio, sector, subsector, rama y subrama de actividad 2003.



Como observamos en el cuadro, se aprecia la diferencia entre las entidades, manifestándose la disparidad entre algunas, lo cual también es reflejo del nivel de desarrollo y/o crecimiento que han alcanzado.

En cuanto a los productos descritos, producidos en los diferentes estados, estos se distribuyen para comercializarlos en los diferentes mercados locales o externos. Es en este punto donde participa la infraestructura carretera. La infraestructura carretera es para el transporte, con la finalidad de promover el desarrollo de las entidades federativas, mediante el traslado de sus productos en vehículos adecuados, asimismo, para acercar las materias primas e insumos que se requieren para satisfacer sus necesidades.

## 1.2.- Carreteras federales y ejes carreteros nacionales en la mesorregión Centro



**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

### PRINCIPALES CORREDORES CARRETEROS



Fuente: Dirección de Estadística y Cartografía, Dirección General de Planeación, Secretaría Comunicaciones y Transportes, 2003.

En lo referente a carreteras federales y ejes carreteros nacionales en la mesorregión se encuentran los siguientes tipos:

#### a) Carreteras libres

Las carreteras libres en los estados de la mesorregión centro son de jurisdicción federal y de jurisdicción estatal; son libres porque no cobran peaje a los vehículos que transitan por ellas. Las carreteras federales se caracterizan por iniciar su kilometraje en la ciudad de México, específicamente en el centro de la ciudad que es donde se localiza el kilómetro 0+000. La longitud de las carreteras federales se caracteriza por ser interestatal, ya que comunican a dos entidades o más. Entre los puntos más importantes que comunica se encuentran las capitales estatales, así como diversas ciudades estatales grandes o medianas.

Las carreteras estatales constituyen una red interna del territorio del estado que propicia la comunicación entre la capital y las localidades en beneficio de sus habitantes. La importancia de ellas radica en su conexión con todo tipo de vialidad y la circulación sin restricción a cualquier tipo de vehículo, sin embargo, también existen carreteras estatales que conectan con estados vecinos, permitiendo una comunicación más amplia.

Carreteras federales libres que cruzan la mesorregión centro:

<u>Carretera</u>	<u>Estados que beneficia</u>
México – Laredo:	México, Hidalgo
México – Tampico:	México, Hidalgo
México – Tuxpan:	México, Hidalgo, Puebla

México – Puebla – Veracruz:	México, Puebla
México – Cuernavaca – Acapulco:	Morelos, Guerrero

Las carreteras autopistas en la mesorregión centro son de jurisdicción federal, de las cuales son operadas por el organismo federal Caminos y Puentes Federales, Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además en algunos otros casos, son operadas por concesionarios privados. Este tipo de carreteras cobran peaje a los vehículos que transitan por ellas, reúnen características propias diferentes a las carreteras libres, asimismo, proporcionan mayor confort y seguridad, seguro de viaje a los usuarios por accidentes, auxilio vial; sus principales usuarios son automóviles, autobuses, camiones de carga, etc.

Las autopistas generalmente son de dos carriles por cuerpo, es decir, por cada sentido de circulación.

Carreteras de cuota que cruzan la mesorregión centro:

<u>Carretera</u>	<u>Estados que beneficia</u>
México – Pachuca:	México, Hidalgo
México – Pirámides - Tulancingo*:	México, Hidalgo
México – Texcoco:	México
México – Puebla:	México, Puebla
México – Acapulco:	Morelos, Guerrero

México – Toluca

México

México – Querétaro

México, Querétaro

\* México - Tuxpan

Tanto las carreteras federales libres como las autopistas (carreteras de cuota) de la mesorregión centro forman parte de los ejes carreteros nacionales.

#### b) Ejes carreteros nacionales

Estos ejes constituyen la infraestructura carretera federal más importante para la comunicación interna de nuestro país, pues están constituidos por las diferentes carreteras federales que conectan, en una ruta más o menos directa, a la ciudad de México con los estados más cercanos hasta el más distante. Su consolidación como tales se ha logrado conforme a la satisfacción de las necesidades para apoyar el desarrollo económico nacional, el cual requiere de rutas directas y seguras para el traslado de materias primas para los sectores productivos, materiales, mercancías, personas, etc.

Los ejes carreteros nacionales se denominan Ejes Troncales Principales y son los siguientes:

México – Nogales.- Con ramales a Lázaro Cárdenas, Acapulco y Tijuana.

México – Nuevo Laredo.- Con ramal a Piedras Negras.

Querétaro – Ciudad Juárez

Acapulco – Tuxpan

México – Cancún – Chetumal.- Con ramales a Oaxaca y Chiapas

Mazatlán – Matamoros

Manzanillo – Tampico

Veracruz – Acapulco

Veracruz – Monterrey.- Con ramal a Matamoros

Tijuana – Cabo San Lucas (Transpeninsular).

A través de las carreteras antes descritas se desplazan vehículos de todo tipo, con destinos diferentes, los cuales se pueden determinar como locales, regionales o de largo itinerario con destino que puede originarse dentro de la mesorregión y llegar a ciudades de otras mesorregiones; también es común el tránsito de largo itinerario que procede de otra mesorregión y solamente cruza la mesorregión centro y dirigirse, por ejemplo: al Golfo de México o viceversa.

## **Capítulo 2**

### **El tránsito de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su Zona Metropolitana.**

2.1.- Tipo de transporte de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su zona metropolitana.

Los ejes carreteros, las carreteras federales de cuota, las carreteras federales libres y las carreteras estatales, básicamente, son la red de comunicación nacional que utiliza el transporte de largo itinerario para transportar mercancías, materias primas, materiales, combustibles, personas, etc., contribuyendo al desarrollo nacional.

Históricamente la construcción de las carreteras se hizo del centro del país hacia su interior, es decir, se construía de la ciudad de México hacia determinado estado, generando una situación radial de las carreteras, del centro hacia afuera.

En nuestro país las carreteras se han convertido en el medio de comunicación más importante del sector productivo al permitir que se realice la distribución de materias primas, productos y personas participando en el desarrollo económico.

Aunado a ello el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad y de los municipios aledaños a ella del estado de México y considerando que actualmente el auge que está tomando la construcción de viviendas conforman una enorme ciudad que ahora identificamos como ciudad de México y la zona metropolitana.

Detrás del problema carretero para los vehículos de largo itinerario, se presenta pujante la actividad de los estados de todo el país, que en diferente grado se ha desarrollado, buscan incrementar su desarrollo con diferentes políticas económicas, donde sus productores necesitan distribuir sus productos a nivel nacional e internacionalmente.

La construcción del Arco norte evitara que el tránsito de largo itinerario ingrese a la zona metropolitana del D. F. y contribuirá a aliviar la problemática ambiental de la capital del país y a impulsar el desarrollo de polos industriales y de servicios en las entidades por las que atraviesa.

Definición particular de transporte carretero de largo itinerario “ Es el que realiza viajes carreteros rebasando el ámbito local, que es el territorio estatal, recorriendo largo kilometraje carretero para llegar a entidades vecinas y otras que se encuentran más alejadas, lo cual implica un viaje de largo itinerario”.

El principal transporte de largo itinerario en la mesorregión centro lo constituye el transporte de carga representado por vehículos de carga como son las minicamionetas con capacidad de carga de quinientos kilogramos; camionetas con mayor capacidad, de una a tres y media toneladas, camiones ligeros a pesados con capacidad de carga de hasta veinte toneladas; trailers con capacidad de carga de hasta treinta toneladas en un solo remolque (y de sesenta toneladas con dos remolques). Estos vehículos transportan de un estado a otro u otros los diferentes productos generados en él.

Asimismo, debido a la participación del país en los diferentes acuerdos o convenios de comercio exterior los productos nacionales se exportan, como también se importan productos, por lo que el transporte carretero tiene participación preponderante en la distribución de ellos. El transporte de carga cubre itinerarios que van de los puertos marítimos ubicados en las costas nacionales del Océano Pacífico o los del Golfo de México hacia el interior del país y viceversa.

El transporte de carga de largo itinerario transporta mercancías desde las más ligeras hasta las más pesadas, pasando por sus diferentes volúmenes.



Sin menor importancia lo es el transporte terrestre de pasajeros. El servicio de transporte de pasajeros lo prestan autobuses que están agrupados en líneas comerciales de servicio público federal o estatal, dependiendo la jurisdicción territorial que cubra su ruta. El servicio de transporte público federal tiene su ruta principalmente por carreteras federales, este transporte históricamente se ha considerado con origen en la ciudad de México y con destino a alguna ciudad del interior del país, sin embargo, , ofrece servicios de traslado de pasajeros y servicios mixtos, es decir, transporte de pasajeros, carga y mensajería. El transporte de pasajeros se inicia en cuatro terminales de autobuses, localizadas en las zonas norte, sur, oriente y poniente. Es conveniente señalar que existen líneas que ofrecen sus servicios en terminales propias algunas y otras en paraderos del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”.

También existe movimiento de personas en el interior de la República, sin que necesariamente su interés sea el Distrito Federal, pero que sin embargo, tienen que llegar a la ciudad de México para hacer transbordo y reorientar su destino debido a que generalmente no hay transporte carretero de largo itinerario de pasajeros que cubran rutas transversales en el territorio nacional, a lo más es de la capital estatal a la de los estados colindantes.

El transporte de turismo y los vehículos particulares de largo itinerario siguen las mismas rutas carreteras que los otros modos de transporte para arribar a sus destinos. Este tipo de vehículos básicamente buscan seguridad, confort vial, servicios confiables, comodidad, accesibilidad a servicios de emergencia, etc.

Como es lógico, por la ubicación y la calidad de las carreteras federales, ejes troncales, carreteras estatales, actualmente los vehículos de largo itinerario para cruzar el país,

utilizan, como la mejor ruta, cruzar por la ciudad de México y/o por su zona metropolitana, encontrándose con serios problemas de congestionamiento de tránsito, problema al que contribuyen por ser vehículos lentos en su desplazamiento, perdiendo bastante tiempo para realizar su recorrido, lo que incrementa sus costos de operación.

## 2.2.- Costos de tiempo.

El costo del tiempo está considerado como el tiempo necesario para desplazarse del origen al destino. El tiempo invertido en los embotellamientos de tránsito dentro de la zona metropolitana de la ciudad de México incrementa el costo de tiempo, siendo este el principal problema a resolver, tanto para el tráfico de largo itinerario como para el tránsito local de la misma.

En materia de vialidades, la ciudad de México y la zona metropolitana presentan serios problemas dada la cantidad de vehículos que por ellas transitan, originándose problemas viales con las consecuentes demoras para los usuarios, que si analizamos esta situación en pérdidas para el sector productivo tenemos cada individuo multiplicado por el tiempo que invierte adicionalmente en el traslado y regreso de sus actividades, obtendremos un resultado impresionante en la pérdida de horas-hombre por día.

La contaminación en la ciudad de México y la zona metropolitana es alta, la cual se atribuye principalmente a los vehículos automotores y de ello se desprende la medida ambiental del programa vehicular “Hoy no circula” cuyo objetivo es sacar de la circulación diaria, de manera programada, a los vehículos de acuerdo a la terminación numérica de la placa por cada día de la semana hábil (sábado inclusive) para disminuir la contaminación. Esta medida es solamente un paliativo, porque requiere de otras que coadyuven al abandono del uso del vehículo personalizado: un pasajero por vehículo.

A los vehículos locales se agregan los que llegan de fuera del área de la zona metropolitana, ocasionando fuertes embotellamientos en los accesos a la ciudad por lo que para ingresar a ella se invierten hasta dos horas, luego, una vez dentro de ella, se encuentran otros puntos de conflicto lo que incrementa el tiempo invertido. Destacan los problemas viales en las horas pico, las cuales se presentan todos los días, ocasionalmente en domingos, inclusive.

Las vialidades de acceso al centro de la ciudad son insuficientes en su capacidad; la falta de obras de infraestructura en las carreteras de acceso y las principales avenidas, por ejemplo, ampliación de las carreteras con más carriles, así como de distribuidores viales o puentes vehiculares para evitar congestionamientos en cruceros con importantes cargas vehiculares y así proporcionar mayor fluidez al tránsito; la construcción de paraderos y de puentes peatonales en puntos estratégicos

El gobierno del Distrito Federal ha implementado el Programa para el Mejoramiento de la Fluidez del Tránsito local. Este programa de acciones coordinadas consta de:

-Supervisar 50 cruceros conflictivos en 12 delegaciones, de las 07:00 a las 11:00 horas, a cargo de los grupos de Apoyo Vial de la Setravi.

Álvaro Obregón,	Iztacalco,
Azcapotzalco,	Iztapalapa,
Benito Juárez,	Magdalena Contreras,

Coyoacán, Miguel Hidalgo,  
Cuauhtémoc, Tlalpan,  
Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza

-Retirar vehículos del transporte público que permanezcan más tiempo del necesario en los paraderos del STC Metro

-Reprogramar y coordinar adecuadamente el sistema de semáforos con el apoyo de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

-Apoyar la vialidad en 37 planteles escolares de nivel primaria hasta superior, tanto públicos como particulares ubicados en 12 de las 16 demarcaciones políticas.

-La Secretaría de Obras del Distrito Federal realizará cuatro adecuaciones geométricas en las delegaciones Álvaro Obregón, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Tlalpan

-Reforzamiento del señalamiento horizontal y vertical.

-Reordenamiento de los horarios de carga y descarga en el centro histórico.

-Programas intensivos de cultura y educación vial.

-Promover el uso de vías alternas.

El gobierno del Distrito Federal tiene las siguientes acciones en proceso:

-Segundo Piso sobre Anillo Periférico y el Viaducto

-Distribuidor Vial San Antonio

-Eje 5 Poniente

-Eje Troncal Metropolitano: (Incluye Distribuidor Vial Zaragoza – Oceanía

-Modernización del sistema de Semáforos computarizados

-Puentes Carlos Lazo –Centenario

El gobierno del estado de México ha participado en la solución de estos problemas para abatir tiempos de demora, mejorando las vialidades de su jurisdicción que se encuentran en los municipios conurbados y dando continuidad a las vialidades de la ciudad de México. Sin embargo, es insuficiente el trabajo de ambas entidades, ya que las obras que realizan cuando las terminan no son suficientes.

### 2.3.- El tránsito vehicular en la ciudad de México y su zona metropolitana.

Comentar algunas características del tránsito vehicular de la ciudad de México se hace necesario porque está involucrado con el tránsito de largo itinerario que cruza la ciudad en su viaje hacia sus diferentes destinos, así como su arribo a ella para entregar su carga.

La ciudad de México, Distrito Federal es una entidad federativa con características propias y específicas por ser la capital del país, sede de los poderes nacionales, alta concentración de población, alto desarrollo económico y social, el grado de urbanización es alto, así como alta concentración vehicular.

Las características vehiculares de la ciudad están representadas de la siguiente manera:

Infraestructura.- Red vial del Distrito Federal con 10,182 kilómetros

Vías de acceso controlado y flujo continuo con 171.4 km

Arterias principales con 320.6 km

Ejes Viales con 421.2 km

Vialidad secundaria con 9 mil 269 km

El Distrito Federal tienen registrados 2.5 millones de vehículos y en las vialidades circulan diariamente 3.5 millones de unidades, aproximadamente.

Vehículos en el Distrito Federal: Total: 2 millones 653 mil 870.

Vehículos particulares	2,446,536
Taxis	106,604
Unidades de carga	72,226
Microbuses y autobuses	28,504

### Servicio de transporte

Al día se realizan 16 millones de viajes.

El 82 % de ellos se realiza en transporte público, del cual el transporte concesionado realiza el 65%, el transporte administrado por el Gobierno del Distrito Federal atiende el 17%.

El transporte en vehículos particulares realiza 4 millones de viajes, representando el 18%.

Los productores nacionales requieren de carreteras seguras, con especificaciones de alta calidad, rutas directas programables, etc., que les evite pérdidas económicas por demoras e inseguridad urbana de las grandes ciudades.

A continuación, ejemplo de las distancias y tiempos de recorrido que hacen los vehículos de carga. Este es el tipo de transporte de largo itinerario que resalta en el problema en la realización de un viaje. Se considera que son rutas carreteras que para llegar al puerto de Veracruz necesariamente cruzarán por la ciudad de México y su zona metropolitana, asimismo viceversa.

Tránsito de largo itinerario

Ruta	Distancia kilómetros	Tiempo horas	Peaje camión de tres ejes
Guadalajara - Zapotlanejo - Lechería- México	565	06:05	928,00
Guadalajara - Irapuato - Querétaro - Cd. de México	613	06:20	933,00
Irapuato - Querétaro - Cd. de México	323	03:20	593,00
La Piedad – Irapuato	89	01:05	16,00
La Piedad - Cd. de México	412	04:25	609,00
Querétaro - Cd. de México	206	02:25	260,00
Morelia - Cd. de México	308	03:14	616,00
Colima – Guadalajara	198	02:05	292,00
Acapulco – Chilpancingo	114	01:14	437,00
Chilpancingo - Cd. de México	279	02:57	482,00
Acapulco - Cd. de México	393	04:12	919,00
Lázaro Cárdenas - Cd. de México	623	06:16	1.094,00
Manzanillo - Colima	105	01:18	246,00
Cd. de México – Veracruz	406	04:21	81,00
Guadalajara - Cd. de México – Veracruz	964	09:50	1.932,00

Cuadro No. 9

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de “Traza tu ruta” de [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx),



En el cuadro 9 (tabla anterior), en los datos de tiempo se debe agregar como mínimo dos horas extras por el cruce de la zona metropolitana de la ciudad de México.

## **Capítulo 3**

### **Convenio de coordinación entre el Poder Ejecutivo Federal y los Gobiernos de los Estados de la Mesorregión Centro**

#### **3.1.- Mesorregiones del Plan Nacional de Desarrollo 2001 - 2006**

Así pues, nuestro país está dividido político – administrativamente en regiones socioeconómicas, que en el caso del Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006 dicta cinco regiones a las cuales denomina como mesorregiones: Económicamente el Gobierno Federal dividió al país en mesorregiones donde cada una de ellas abarca varios estados con características y necesidades similares entre ellos. De acuerdo a ese planteamiento la región requiere atención que coadyuve al desarrollo de la misma, es por ello que al desarrollar un proyecto carretero, debe beneficiar a los estados integrantes.

El papel del Sector Comunicaciones y Transportes es robustecer su papel como promotor de un desarrollo económico y social incluyente, para lo cual debe incrementar la utilidad social directa de sus actividades.

La construcción de redes de infraestructura física y de servicios conexos asociados a la misma es uno de los factores indispensables para el desarrollo de la actividad productiva a fin de crear una mayor comunicación del territorio nacional y reducción de costos de operación y transporte en el país. Así, su importancia y beneficio es mayor en entidades con mayor porcentaje de participación en el comercio exterior. Tanto el sector público como el sector privado son importantes en la construcción de infraestructura carretera, ya que ante la falta de recursos disponibles del gobierno se deben buscar alternativas para lograr la colaboración del sector privado para que invierta en el desarrollo de obras y servicios públicos. En este sentido, para la mesorregión toman importancia los convenios de coordinación público - privados y las concesiones de obra pública.

La industria de la construcción juega un papel importante en la promoción y generación de empleos, principalmente en ocupaciones temporales, sobre todo que la infraestructura carretera está destinada para el desarrollo, lo cual atrae inversión nacional y extranjera.

Es importante la inversión en capital acerca del crecimiento de una economía, ya que incide en la aceleración de la actividad económica que se genera en el corto y mediano plazos, así como por su impulso a la productividad, y la renta en el largo plazo, debido a la expansión del crecimiento potencial del país. Por lo tanto, es necesario crear las condiciones necesarias para fomentar la atracción de capitales nacionales y extranjeros reflejando el nivel de competitividad de una economía; se puede deducir que cuanto más facilidades e incentivos ofrezca nuestro país para invertir y generar utilidades, la captación de flujos de capital será mayor, así como los retornos asociados a la misma.

En el año 2004, la longitud de la red carretera de México tenía una extensión de 342 mil kilómetros, de los cuales 34.46% correspondía a carreteras pavimentadas, 43.20% a vías revestidas, y el resto a caminos de terracería y brechas mejoradas. Asimismo, la densidad promedio de la red carretera era de 3.4 km. por cada mil habitantes,

Tenemos como característica relevante de la red carretera nacional la centralización de su ubicación, pues la mayor parte de sus carreteras en mejores condiciones y mayor capacidad de transporte confluyen hacia el centro del país, región que a su vez concentra un gran porcentaje de las actividades económicas. Sin embargo, hay regiones cuyo mercado de producción y de consumo necesita de mayor comunicación para impulsar sus actividades, es el caso de las zonas con potencial turístico.

En cuanto al total de carreteras pavimentadas, se tiene que las entidades federativas ubicadas en el centro del territorio nacional, concentran 25 mil 058 kilómetros de longitud, cifra correspondiente a casi 20.7% del total de la red. Ahora bien es importante señalar que la red carretera del Distrito Federal, la cual se compone de 149 kilómetros se encuentra pavimentada, siendo la única entidad con tal característica.

Entre los objetivos planteados por el Gobierno federal respecto al sector comunicaciones y transportes se plantea equilibrar el desarrollo de cada mesorregión del país para propiciar una mayor integración de los mexicanos y de las comunidades, así como impulsar el crecimiento del comercio interno y externo, además de permitir una mayor articulación de las cadenas productivas nacionales; razón por la cual se requiere dar continuidad a la construcción de proyectos carreteros prioritarios, a los enlaces transversales faltantes de la red troncal del país, modernizar y ampliar la red carretera en las regiones con infraestructura carretera de poca longitud. Por ello, para promover un mayor desarrollo del sistema carretero, el Sector Comunicaciones y Transportes, busca fomentar la participación del capital privado. Esta política consiste en otorgar concesiones de proyectos carreteros a la iniciativa privada, además de los esquemas de Proyectos de Prestación de Servicios.

La asignación de mayores recursos permitirá desarrollar el sistema carretero nacional, a fin de lograr la construcción y modernización de las vías de comunicación con base en parámetros internacionales de calidad.

La inversión en infraestructura resulta indispensable para el desarrollo económico y social del país, ya que eleva la competitividad de la economía al satisfacer las condiciones básicas para el avance de las actividades productivas. La construcción de infraestructura básica y de servicios conexos modernizados adquiere mayor importancia en una economía con actividades orientadas al comercio exterior, pues permite reducir costos de transporte y de operación. De tal suerte que la inversión en capital representa un impulso al crecimiento económico. La inversión en infraestructura estimula a la industria de la construcción, actividad que incorpora a un elevado número de trabajadores temporales.

En nuestro país la red carretera presenta varias deficiencias; por ello es importante que se invierta en su ampliación y modernización en torno a esquemas internacionales, y se eleve la productividad y competitividad nacional.

El desarrollo de la red carretera no ha sido equilibrado. El centro del país concentra a un gran porcentaje de las vías en mejores condiciones. En contraste, en el sur de la República, particularmente Chiapas, Guerrero y Oaxaca, sólo 20% de las carreteras se encuentra pavimentado.

Entre los objetivos de las recientes administraciones se tuvo el asignar un mayor monto del presupuesto al desarrollo de la red carretera nacional, a fin de lograr una mayor conexión del país, misma que permita impulsar el crecimiento del comercio y de las cadenas productivas de la economía.

Un aspecto fundamental de las economías abiertas a la globalización es el reto económico del intercambio y desarrollo bajo reglas de competencia estratégicas. Las economías se han reorganizado territorialmente a fin de ganar espacios en mercados nacionales e internacionales. Al mismo tiempo, las economías locales buscan fortalecerse para insertarse en el dinamismo económico de la competitividad.

Esto ha permeado en la empresa, en la administración y en los territorios, obligando a fortalecer la especialización, la diversificación, etc., a fin de crear elementos con capacidad de respuesta

En materia de comunicaciones y transportes, este sector debe participar apoyando con amplia cobertura de infraestructura carretera. Ante una adecuada infraestructura carretera el transporte de carga y de pasajeros cumplirá con mayor eficiencia sus objetivos de servicio.

Con carreteras en óptimas condiciones se mejoran el nivel de vida de la sociedad. Así, las carreteras en óptimas condiciones propician el comercio en todo el ámbito que abarca y sus niveles; asimismo son necesarias para apoyar el desarrollo de las actividades productivas, fomentan nuevas, mayores y mejores oportunidades para el crecimiento de la economía y el progreso de las familias y comunidades. Estas premisas han motivado al Gobierno Federal a incrementar y modernizar la infraestructura carretera del país.

Con la modernización de las carreteras los usuarios lograrán disminuir el tiempo de recorrido, además de ahorrar en los costos de operación, y contar con mayor confort y seguridad, reduciendo el número de accidentes; así como:

Aumentar la competitividad de la economía.

Contribuir a eliminar desequilibrios regionales.

Extender la comunicación y eliminar el aislamiento de las comunidades rurales.

Generar empleos directos e indirectos bien remunerados.

Impulsar el potencial de desarrollo nacional y regional.

Para la construcción y modernización de carreteras es importante que la mayor parte de la inversión se haga a favor de proyectos completos que transformen la geografía económica regional aumentando la inversión pública con recursos provenientes del Sector privado.

Se trata de construir para mejorar la conectividad hacia las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos, logrando que sean carreteras interestatales para integrar ejes carreteros y mejorar la comunicación en regiones con potencial de desarrollo. El estudio de los proyectos propuestos debe arrojar resultados positivos en cuanto a rentabilidad económica (relación costo-beneficio), viabilidad de conexión de la red hacia centros de población, puertos y fronteras.

Las nuevas obras fortalecerán la red carretera troncal de regiones insuficientemente comunicadas, así como al desarrollo y consolidación de centros turísticos. En estos casos un convenio de coordinación hace posible la disponibilidad de elementos técnicos, legales y financieros para la ejecución de los proyectos.

La construcción y el mejoramiento de los caminos generan múltiples beneficios como son el apoyo al combate de la pobreza, generación de empleos, promoción a la integración de las regiones, incremento de la productividad y de la economía regional, al reducir costos de producción y distribución de bienes, además del impulso a la competitividad de sectores productivos como el comercio, la manufactura y el turismo.

La construcción en nuestro país de obra pública es tarea que compete básicamente a la administración pública, donde la inversión en infraestructura carretera contribuye al desarrollo socio económico de nuestro país. El concepto de desarrollo socio económico ya no se concibe de manera centralizada, es decir, que se decidan los lineamientos a seguir básicamente en el centro del país y de ahí se distribuya hacia fuera, para alcanzar a los estados integrantes de nuestra república; ahora este concepto ha tomado la variante de desarrollo regional, la cual ha tomado auge dentro de los enfoques económicos y políticos, reconociendo que cada región tiene características específicas y particulares que las define y diferencia una de otra.

En materia de construcción de infraestructura carretera, los niveles de gobierno tienen la autoridad y atribuciones necesarias para tomar la decisión de ejecutar un proyecto determinado, donde el principal obstáculo para llevarlo a cabo radica en contar con la suficiencia presupuestal. Generalmente los recursos públicos asignados para el ejercicio de las administraciones son insuficientes para cubrir todas las necesidades sociales que se les presentan, resultando necesaria la búsqueda de fuentes alternas de financiamiento para atenderlas.

Es por ello que búsqueda de recursos económicos para la construcción de obra pública carretera tiene en el convenio de coordinación una alternativa viable; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha retomado la disposición constitucional que le permite realizar convenios entre los diferentes niveles de gobierno, incluyendo en dichos convenios a los particulares. Así pues, un convenio de coordinación para la construcción de obra pública entre los gobiernos estatales, gobierno federal y los particulares es viable ya que beneficia en la obtención de los recursos económicos para realizarla.

La construcción de obra pública es tarea básicamente de la administración pública, donde la inversión en infraestructura carretera contribuye al desarrollo socio económico de nuestro país. Las administraciones estatales de la región sabedoras de sus necesidades o por petición de sus ciudadanos plantean proyectos que las satisfagan o eliminen puntos de conflicto en las vías de comunicación.

Ante esa opción los estados de la región centro del país, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz, inicialmente propusieron el proyecto Libramiento Norte de la Ciudad de México.

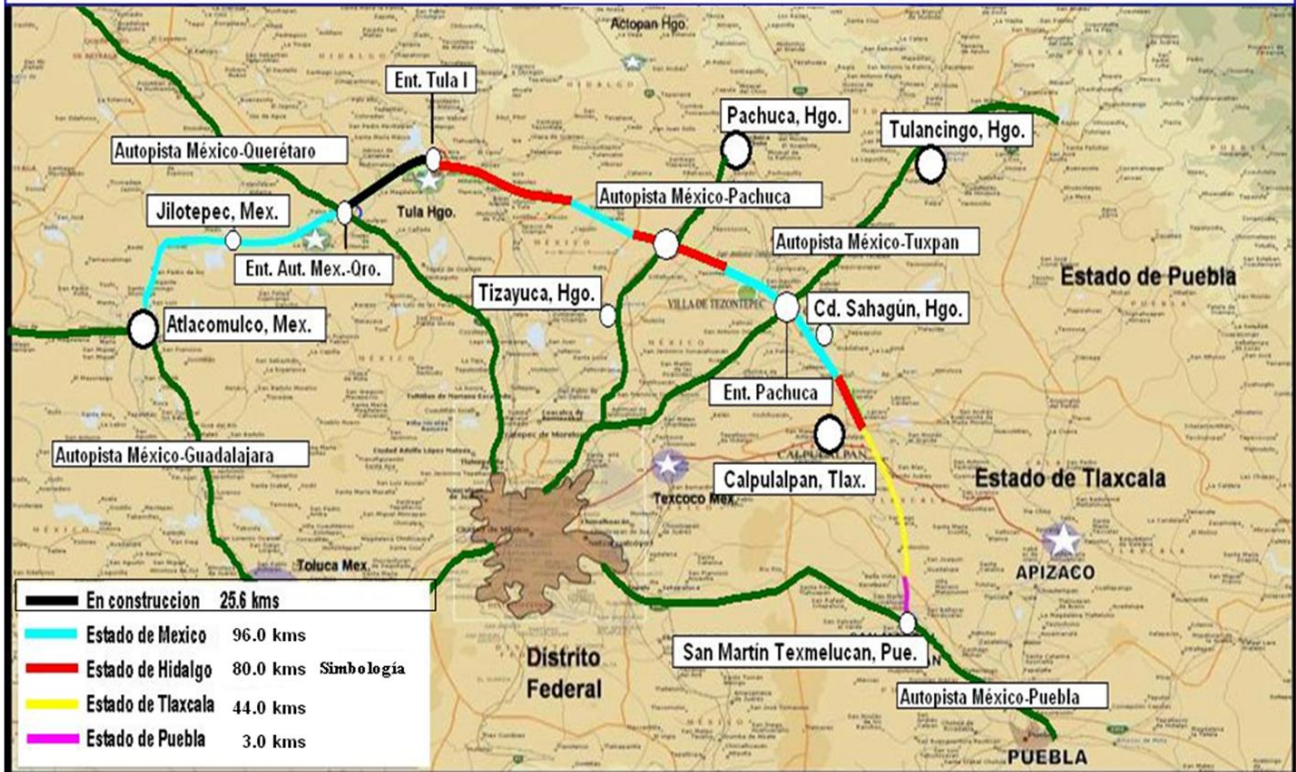
Los estados donde actualmente se realiza la obra son: México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla.





## LIBRAMIENTO NORTE DE LA CD. DE MEXICO

ATLACOMULCO, MEX. - JILOTEPEC, MEX. - TULA, HGO. - TIZAYUCA, HGO. - CD. SAHAGUN, HGO. - CALPULALPAN, TLAX. - SAN MARTIN TEXMELUCAN, PUE. LONGITUD 223.0 KM.



Ahora bien, el proyecto tiene la finalidad de solucionar los problemas actuales del transporte de largo itinerario que cruza la ciudad de México y su zona metropolitana, el cual es de transporte de mercancías, pasajeros, particulares y de turismo. Propiciará ahorros de tiempos, costos, horas-viaje, entre otros, además que gradualmente se manifiesten beneficios de inversión en la zona de influencia del trazo como pueden ser asentamiento de empresas, comercios, desarrollos turísticos, etc.

Tenemos que se puede establecer un Convenio específico de coordinación para la realización de una obra específica, o un Convenio de coordinación entre la SCT y el

Gobierno de un Estado para la modernización y/o construcción de infraestructura carretera en una entidad determinada.

A partir del año 2003, el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, implementó un programa a través del cual otorgó concesiones de carreteras a entidades del sector privado. Cabe destacar que inversionistas privados, bancos comerciales y de desarrollo han expresado un fuerte interés para participar en proyectos de carreteras dentro de los procesos de licitación de concesiones en nuestro país.

Como parte de tal política de concesiones de infraestructura carretera, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó la convocatoria para otorgar una concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento Norte de la Ciudad de México, de altas especificaciones, con 223 km. de longitud, ubicado en los estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, por un plazo de 30 años.

El 28 de noviembre de 2005 se realizó la presentación y apertura de propuestas. Se recibieron y aceptaron para revisión detallada las propuestas de cuatro consorcios y una empresa. De inmediato la SCT realizó una revisión minuciosa de cada una de las ofertas, la cual después del análisis detallado, desechó la oferta presentada por el consorcio integrado por Acciona, S. A. y FCC Construcción, S. A., en virtud de que no cumplió con los requerimientos establecidos en las bases del concurso.

A partir de lo anterior, el 15 de diciembre de 2005 la SCT emitió el fallo en el que se adjudicó la concesión al consorcio integrado por Promotora del Desarrollo de América Latina, S. A. de C. V. y Promotora Inbursa, S. A. de C. V., esto en virtud de que no solicitó aportación de recursos públicos y que su costo de construcción de la obra, por un monto

de \$2,972 mdp, resultó menor que el de las demás ofertas solventes, las cuales tampoco solicitaron recursos públicos.

La realización de la obra Libramiento Norte de la Ciudad de México es mediante un Convenio específico de Coordinación celebrado por una parte el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de comunicaciones y Transportes, representada por su Secretario Pedro Cerisola y Weber, el Subsecretario de Infraestructura Jorge Fernández Varela, el Director General del Centro SCT del Estado de México, Felipe de Jesús Rivera Valenzuela, el Director General del Centro SCT Tlaxcala, Feliciano López Ibáñez y el Director General del Centro SCT Puebla, Daniel Ortiz y Caso. Y por la otra, los Estados Libres y Soberanos de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, representados por sus Gobernadores.

El Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de México Arturo Montiel Rojas, el Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo Manuel Ángel Núñez Soto, el Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala Alfonso A. Sánchez Anaya, y el Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Puebla Melquíades Morales Flores. Asimismo fueron asistidos por funcionarios de sus respectivos Gabinetes Administrativos.

La carretera Libramiento Norte de la Ciudad de México se localiza físicamente de la siguiente manera: se inicia en San Martín Texmelucan, Puebla, y termina en Atlacomulco, Estado de México. Cruza y entronca con las autopistas México-Pachuca y México-Querétaro, así como las carreteras Texcoco-Apizaco y México - Tulancingo. Asimismo, forma parte del corredor del Altiplano y enlaza los corredores troncales México-Nogales, México-Nuevo Laredo, Acapulco-Tuxpan, Puebla-Oaxaca-Cd. Hidalgo y Puebla-Progreso.

Ahora la descripción de la obra: construcción del tramo: Jilotepec – Tula, con un ancho de corona de 21.00 m., velocidad de proyecto de 90-110. Kilómetros por hora, ya que se trata de una carretera de cuatro carriles de circulación, dos en cada sentido, separado por una barrera central, los carriles son de 3.50 m. de ancho cada uno, acotamientos laterales de 2.50 m e interiores de 50 cm. de ancho; pavimento de concreto asfáltico, esta carretera se aloja sobre un terreno plano y lomerío, incluye la construcción de 3 Viaductos, 1 puente, 2 Entronques, 9 pasos vehiculares, 3 pasos de ferrocarril y 3 puentes canal.

El proyecto del Libramiento Norte de la Ciudad de México forma parte del Proyecto Regional de Gran Visión, dentro del cual al Libramiento se le identificó como Arco Norte.

El Libramiento Norte de la Ciudad de México o Arco Norte, es un eje que une al norte con el sur librando el área metropolitana de la ciudad de México y es prioritario principalmente para el gobierno federal, así como para los estados de Veracruz, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, México y el Distrito Federal.

En cuanto al Proyecto Regional de Gran Visión, este contemplaba un subproyecto denominado Corredor del Altiplano, el cual a su vez se subdivide en tres tramos bien definidos.

- |                    |  |
|--------------------|--|
| 1) El Arco Norte.- | San Martín Texmelucan – Atlacomulco    |
| 2) El Ramal 2.-    | Arco Amozoc – Perote – Xalapa – Cardel |
| 3) El Ramal 5.-    | Eje Transversal Texcoco – Ramal 2      |

Este Proyecto Regional de Gran Visión planteaba:

Impulsar al estudio formal de preinversión de la Región Centro – País

Aprovechar y potenciar en beneficio de la región, los proyectos estratégicos de otras regiones y países

Buscar un entorno de competitividad internacional mediante el establecimiento y encadenamiento de la región con corredores logísticos de transporte

Aportación del Proyecto de Gran Visión a la planeación nacional

Aplicación de la estrategia del PND en materia regional, con sinergias extra – región

Apoyo al nuevo sistema de planeación integral del sector con visión de mediano y largo plazo en diferentes escenarios, que realiza la SCT mediante estudios integrales y prospectivos

Mejorar el bienestar de los mexicanos ubicados en la zona de influencia de este Proyecto

De esta obra, primero se inauguraron 20 kilómetros, del tramo Jilotepec - Tula. La construcción de esta obra aportará grandes beneficios al transporte de carga que viene del poniente y se traslade al oriente y sureste de México, sin pasar por el Distrito Federal y

viceversa, igualmente aportará beneficios socioeconómicos a las pequeñas comunidades por donde se encuentra dicha obra. La población beneficiada directamente por este tramo es de 300,000 habitantes, aproximadamente y los municipios de Tlahuelilpan, Tula de Allende, San Francisco Soyaniquilpan y Jilotepec.

Se continuará la construcción de los 203 kilómetros restantes, a través de la obra pública y de la concesión otorgada al Grupo INBURSA para el tramo Tula, Hgo – Cd. Sahagún, Hgo. - San Martín Texmelucan, Pue. Tramo que beneficiará a los municipios de Tula, Tlaxcoapan, Atitalaquia, Tolcayuca, Villa de Tezontepec y Emiliano Zapata del estado de Hidalgo; a la zona metropolitana de la Ciudad de México, así como también a los habitantes de los Estados de México, de Hidalgo, de Tlaxcala y de Puebla, además de otros de las regiones del Altiplano de la República; asimismo se ayudará a los sectores agropecuarios, industriales, artesanales y de turismo.

El Libramiento tiene cuatro carriles de circulación entre San Martín Texmelucan y la autopista México-Querétaro, y dos entre ésta y Atacomulco. Su tránsito variará por subtramos y estimándose que en promedio al inicio de sus operaciones el movimiento de vehículos fuera de 6,400 diarios.

Las estimaciones también consideraban que alrededor de la tercera parte de ese flujo vehicular estaría constituido por vehículos pesados, cada año el libramiento contribuirá a eliminar la circulación de alrededor de un millón de camiones por la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, con los consecuentes beneficios en materia ambiental, de seguridad vial y de tiempos de recorrido.

Además con el Libramiento Norte de la Ciudad de México se reducirá el riesgo y el tiempo de recorrido para los usuarios, lo que coadyuvará a disminuir el índice delictivo e

inseguridad sobre las carreteras, y por lo tanto, atender una de las principales necesidades socioeconómicas de la población que habita en esta región.

Permitirá impulsar el desarrollo social y la competitividad de la economía regional y nacional, así como generar un gran número de empleos. Existe la factibilidad de detonar el desarrollo agrícola, natural y turístico de esta zona, y con ello se beneficie a un número importante de habitantes que viven de la agricultura y el comercio.

Entre los principales beneficios está la reducción en el costo y tiempo de traslado de mercancías, así como la conexión entre los diferentes municipios y localidades de la mesorregión.

### **Conclusión**

La infraestructura carretera es muy importante en nuestro país en virtud de que propicia el desarrollo local, regional e interestatal, porque coadyuva para que se realice el intercambio y distribución de materias primas, insumos, productos, bienes y servicios, así como el traslado de personas y turismo local y foráneo, asimismo, al pasar por alguna localidad detona su desarrollo en razón de los argumentos descritos.

Derivado de lo anterior, invertir en obra pública es importante para los Gobiernos promotores del desarrollo socio económico de su territorio. Ahora bien, para determinar la viabilidad de la obra es necesario aplicar estudios de planeación que ponga en claro la factibilidad de la obra; estudios socio – económicos.

Con relación a la planeación de la obra, es determinante conocer el monto de inversión necesaria para la misma así como el periodo de construcción, el cual es importante por los costos, por lo tanto, se debe determinar y especificar las fuentes de los recursos a ejercer.

Recomendación esta, porque cuando se hace la planeación y el análisis para la realización de la obra no consideró de donde provendrán los recursos, entonces se convierten en obras inconclusas por la falta de ellos. Por tal motivo se recomienda utilizar convenios de coordinación entre los inversionistas, constituidos por los tres niveles de Gobierno y la participación de particulares, lo que garantiza que la obra se concluya con las características especificadas en el tiempo establecido.

El convenio de coordinación es aconsejable para obras nuevas que se concesionen a particulares quienes entregarán la obra al Gobierno Federal cuando haya fenecido el tiempo de concesión, durante el cual garantiza que el particular recuperará su inversión así como una ganancia por la misma.



## Bibliografía

Pichardo Pagaza, Ignacio. Introducción a la nueva administración pública de México.  
INAP.- México  
Año 2002

Bassols Batalla, Ángel; et al (Coordinador), Delgadillo Macias, Javier, Torres Torres, Felipe. El desarrollo regional en México, teoría y práctica.  
Instituto de Investigaciones Económicas. UNAM  
México, D. F.  
1992

Carrillo Huerta, Mario Miguel. Aspectos microeconómicos introductorios del desarrollo regional y urbano. Teoría y evidencia empírica.  
UPIICSA.- Instituto Politécnico Nacional  
México, D. F.  
Primera edición, 2002

Delgadillo Macias, Javier (Coordinador). Planeación territorial, políticas públicas y desarrollo regional en México.  
Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias  
Universidad Nacional Autónoma de México  
2004

Universidad Nacional Autónoma de México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, Cámara Nacional de Industria de la transformación, El Colegio de Tlaxcala. Soberanía y desarrollo regional: EL México que todos queremos.  
Editado por la Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial  
México  
2003

Olaya Iniesta, Antonio, Castillo Valero, Juan Sebastián. (Coordinadores). El desarrollo y la economía regional: El nuevo marco teórico y sus aplicaciones a la política regional.  
Colección Estudios  
Ediciones de la Universidad de Castilla – La Mancha  
Cuenca 2000  
Marzo 2000

Rodríguez, Salvador, et al (Coordinador), Serrano, Jorge y Villar, Alberto Javier. Desarrollo regional y urbano en México a finales del siglo XX. Una agenda de temas pendientes.  
Volumen 2  
Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional, A. C.  
Universidad Autónoma del Estado de México

Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM  
1998

Carbonell, Miguel. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.  
Editorial Porrúa  
México, D. F.  
147<sup>a</sup> edición.

## Cibergrafía

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en <http://www.normateca.gob.mx>

Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.sct.gob.mx/normatecainterna>

Lic. Vicente Fox Quezada, Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006. Disponible en <http://www.normateca.gob.mx>

Lic. Manuel Ángel Núñez Soto, Plan Estatal de Desarrollo 1998 - 2004. Disponible en <http://www.hidalgo.gob.mx>

Ley de Planeación. Disponible en <http://www.normateca.gob.mx>

Traza tu ruta. Disponible en <http://www.sct.gob.mx>

INEGI, Censos Generales de Población y Vivienda de 1895 a 2010. INEGI. Censos de Población y Vivienda, 1995 y 2005. Estadística / Población. Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/estadistica/>

Ciencias Políticas. Disponible en <http://www.monografias.com/trabajos19/ciencias-politicas/ciencias-politicas.shtml>

Definición de Política. Disponible en <http://www.definicionabc.com> > Política

Política. Disponible en <http://www.acfilosofia.org/>

Adolfo Aldrete Vargas. El control constitucional en México. <http://www.juridicas.unam.mx/>

Definición de Gobierno > Concepto en Definición ABC. Disponible en <http://www.definicionabc.com> > Política

El Poder. Disponible en [http://es.wikipedia.org/wiki/Poder\\_\(sociolog\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Poder_(sociolog))

Ciencias Políticas. Disponible en <http://www.monografias.com/trabajos19/ciencias-politicas/ciencias-politicas.shtml>

La democracia. Disponible en [http://www.ife.org.mx/documentos/DECEYEC/elecciones\\_y\\_democracia.htm#l](http://www.ife.org.mx/documentos/DECEYEC/elecciones_y_democracia.htm#l)

DIVISIÓN DE PODERES. Capítulo I (PDF). Disponible en <http://aprendiendoderecho.bloges.org/1260945060/divisi-n-de-poderes-ejecutivo-legislativo-y-judicial/>

Definición de planeación estratégica - Qué es... Disponible en <http://www.definicion.de/planeacion-estrategica/>

La planeación estratégica. Disponible en <http://planeacion-estrategica.blogspot.mx/>

Portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.sct.gob.mx/información-general/>

DIARIO OFICIAL (Segunda Sección), PLAN Nacional de Desarrollo 2001-2006. [Google México/](#)

Región. Disponible en <http://es.wikipwdia.org/>, [Región/](#)

La Administración Pública, fecha 8 de julio de 2008. Disponible en <http://www.tuobra.unam.mx/publicadas/021128143527.html>