



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

"CAMPUS ARAGÓN"

EL COMPROMISO DE MÉXICO FRENTE AL  
TLC. (CASO CONCRETO: LA MODERNIZACION  
DE SU RED DE CARRETERAS PERIODO  
1994 - 1997 )

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
**LIC. EN RELACIONES INTERNACIONALES**  
P R E S E N T A :  
**CITLALLI ANDRADE ALVAREZ**

México

1996.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

## DEDICATORIA

A mis papas:

Por motivarme a continuar en la conclusión de mi carrera, por su dedicación y su sólido apoyo con los que siempre he contado.

A mi asesor de Tesis:  
Lic. Carlos Levy Vázquez.

A quien especialmente agradezco por su disponibilidad y valiosa asesoría para la realización de esta tesis.

A Luis y Carlos.

Por su apoyo y ejemplo a seguir en los momentos más difíciles.

A mi abuelito y amigos que creyeron en mí, por su ayuda, comprensión y paciencia.

Deseo agradecer a los profesores, por sus críticas y recomendaciones para la realización de este trabajo.

**EL COMPROMISO DE MÉXICO FRENTE AL TLC. ( CASO CONCRETO:  
LA MODERNIZACIÓN DE SU RED DE CARRETERAS PERIODO  
1994-1997 )**

**ÍNDICE**

<b>Introducción</b>	<b>( 4 )</b>
---------------------	--------------

**Capítulo 1**

<b>1. La evolución del sector carretero en el país</b>	<b>( 13 )</b>
<b>1.1 El sector carretero durante los gobiernos de los Presidentes:         Miguel Alemán, Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos.</b>	<b>( 17 )</b>
<b>1.1.1 El sexenio del Presidente Miguel Alemán</b>	<b>( 17 )</b>
<b>1.1.2 La Presidencia de Adolfo Ruiz Cortines</b>	<b>( 19 )</b>
<b>1.1.3 El gobierno de Adolfo López Mateos</b>	<b>( 20 )</b>
<b>1.2 El sector carretero durante los gobiernos de Gustavo Díaz Ordaz,         José López Portillo y Miguel de la Madrid H.</b>	<b>( 22 )</b>
<b>1.2.1 El sexenio del Presidente Gustavo Díaz Ordaz</b>	<b>( 22 )</b>
<b>1.2.2 La administración del Presidente José López Portillo</b>	<b>( 23 )</b>
<b>1.2.3 El Gobierno de Miguel de la Madrid H.: La Modernización             Administrativa del Sector de Comunicaciones y Transportes</b>	<b>( 25 )</b>

## Capítulo 2

- 2. La importancia del sector carretero en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari.( 32 )
- 2.1 Infraestructura Carretera ( 35 )
- 2.2 El Plan Nacional de Autopistas ( objetivos y logros ) ( 42 )
- 2.3 El funcionamiento de las carreteras ( 50 )

## Capítulo 3

- 3. Compromiso de México en el sector de comunicaciones y transportes ( 65 )
- 3.1 Los servicios en el acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y E.U.A. ( 71 )
- 3.2 Posición de México en las negociaciones con Canadá y E.U.A.  
( Comercio Transfronterizo de Servicios dentro del Tratado de Libre Comercio ) ( 72 )
- 3.3 El Tratado de Libre Comercio en materia de transporte de Carga ( 79 )
- 3.4 Situación Actual del Transporte de Carga en México y en E.U.A. ( 91 )

## Capítulo 4

- 4. Impacto de la modernización del sector carretero del país ( 118 )
- 4.1 El sector carretero del país en el desarrollo económico ( 129 )
- 4.2 Alternativas viables para el aprovechamiento de carreteras. ( 143 )
- 4.2.1 Política de Transportes de la Unión Europea ( 149 )
- 4.2.2 Política de Transportes de Estados Unidos ( 149 )

5. Conclusiones	( 153 )
Bibliografía	( 159 )
Hemerografía	( 162 )
Documentos	( 168 )
Anexo	( 169 )

## INTRODUCCIÓN

En el tiempo actual, se han manifestado acontecimientos a nivel internacional que repercuten en todo país , entre los que destacan : los procesos de globalización ( configuración y solidificación ), crisis económico-políticas, guerras, acuerdos de libre comercio, etc.

De esta forma, los países que se autodenominaban " en vías de desarrollo " cuyo crecimiento económico partía de una protección de su comercio y el aislamiento de éste a nivel internacional, han quedado en un estancamiento y retroceso mismo, por los cambios suscitados hasta hoy. Es evidente, que con la configuración de los bloques económicos, los países en desarrollo busquen el crecimiento económico a través de la necesaria interrelación de las actividades económicas a nivel internacional, dependiendo su éxito, del grado de participación de éstos con los países restantes.

Como respuesta a las transformaciones que se dan, en 1990, Canadá-Estados Unidos Americanos-México proponen la creación de un acuerdo para lograr la unificación de un mercado internacional y en forma conjunta, para poder tener una competencia sólida con la Unión Europea y la Cuenca del Pacífico, entre otros, representando el Tratado de Libre Comercio una importancia trascendental en las relaciones de los países integrantes.

Por otro lado, debemos tener en cuenta que el Tratado de Libre Comercio y sus implicaciones no sólo se encuentran en las actividades económicas y, por lo tanto, el factor primordial es lograr el acceso equitativo al mercado internacional a través del beneficio de los tres países tomando las ya existentes diferencias cuantitativas y cualitativas de las economías.

Dentro del Tratado de Libre Comercio se abordan varios acuerdos, los cuales el gobierno mexicano se compromete a cumplirlos para el beneficio mutuo de un intercambio comercial. Sin embargo, dadas las diferencias existentes territorialmente ( donde se contempla la infraestructura terrestre ), nuestro país no cuenta con un sistema de red carretero adecuado para lograr la transportación de las mercancías y la fluidez del comercio, como lo tiene E.U.A.

Dado que las comunicaciones y transportes han constituido el inicio y desarrollo de todo país, por su importancia tanto económica, política, estratégica e incluso cultural, los países integrantes del Tratado retoman el sector de comunicaciones y transportes, estableciéndose algunos acuerdos que permitirán, en un futuro, el acceso de personas y mercancías a través del transporte en sus distintas modalidades.

Ante esta situación, surge el interés por desarrollar el presente trabajo **“ EL COMPROMISO DE MÉXICO FRENTE AL TLC. CASO CONCRETO: LA MODERNIZACIÓN DE SU RED DE CARRETERAS. ( PERIODO 1994-1997 ).”**



Para la realización de este tema hubo necesidad de recurrir a los medios de información ( como el periódico ) y a fuentes directas ( entrevistas a personas, organismos no gubernamentales y empresas concesionarias que se encuentran implicadas en el sector carretero ), ya que se enfrentaron algunos problemas en la recopilación de datos, debido a que el material relacionado con el transporte se maneja más desde una perspectiva técnica principalmente.

La modernización del sector carretero constituye un reto para el país frente al TLC, debido a la falta de infraestructuras de la red, así como el suficiente capital para invertir en dichas infraestructuras por parte del gobierno y eficientes apoyos. Con la aparición de nuevas carreteras se da pauta para el surgimiento de otras infraestructuras que repercuten en las empresas de todos los sectores, así como en el propio sistema de gobierno, dándose el fortalecimiento al proceso de integración hacia el exterior, y a través de las concesiones de la iniciativa privada en el sector carretero con proyectos adecuados, se logrará el buen funcionamiento de los recursos, mismos, que repercutirán en forma óptima.

Dentro de las Relaciones Internacionales, encontramos diversas corrientes fundamentales. Considero conveniente la utilización del estructural-funcionalismo para la elaboración del trabajo, ya que, las comunicaciones y transportes, representan un sector dentro de la esfera económica, siendo el sector carretero, un subsector destinado a la mejoría de la economía nacional. Constituyéndose a la vez, un subsistema de factores, los cuales determinan el avance o retraso del País.

El principal problema que se enfrenta es la diferencia en la red carretera comparándola con nuestro país vecino E.U.A. , originándose así, un obstáculo para la integración de un sistema carretero en América del Norte. Con la teoría utilizada, pretendemos modificar la función de órganos, inversionistas y organismos no gubernamentales, que contribuyen de forma directa o indirecta en el desarrollo del sistema carretero mexicano, para que en conjunto, se mantenga la eficacia del sistema. Lográndose un mejoramiento en el nivel de vida de los mexicanos, que se refleja gracias al buen funcionamiento de las comunicaciones.

Los objetivos fundamentales de esta investigación fueron: analizar el funcionamiento de las carreteras, destacando su importancia dentro del ámbito comercial y turístico; investigar el resultado de la modernización del sector carretero comparado con los acuerdos suscritos por México en el TLC ; conocer qué desventajas genera esta modernización, etc. Para encontrar la posible solución al problema que ha representado la deficiente red carretera y de esta forma, el gobierno mexicano logren modificar sus planes o estrategias trayendo un beneficio para los mexicanos.

A lo largo de la historia, el rápido crecimiento de las comunicaciones y transportes han originado que en México este crecimiento se vincule directamente en toda la estructura económica, política, cultural y social, propiciando, aún más, la interrelación de cada sector internamente, para un sustentable desarrollo ante los demás países, ( principalmente con E.U.A. ) ,ya que su proximidad y el grado de desarrollo que representa ante nosotros ( país industrializado ) originan la relación bilateral, propiciando ,además, un mayor entendimiento a través de los transportes ( particularmente el terrestre ).

Ante esto, y a partir del sexenio del Presidente Miguel Alemán, la red carretera del país constituye un eslabón de la actividad económica ( desplazamiento del comercio ), favoreciendo la participación del gobierno en todo lo relacionado a éste sector, como lo es la infraestructura carretera ( en subsidios ), dándose modificaciones en reglamentación, explotaciones, concesiones, etc., generando, posteriormente, que los siguientes gobiernos, hasta el actual, se preocupen por la construcción, conservación y remodelación de las carreteras, así como los derogamientos de reglamentos que en un futuro resultan obsoletos.

En 1994, el gobierno mexicano realizó cambios importantes en el sector carretero para el mejoramiento de las vías de acceso que conectan a ciudades fronterizas, puertos y centros de distribución, diseñando la construcción de más vías para facilitar el tráfico de personas-mercancías, y para cumplir con la demanda de los usuarios en otros puntos de enlace. Uno de los primeros pasos fue el trabajar conjuntamente con autoridades de E.U.A. para la construcción de carreteras que conecten a ambos países y solidificar el comercio exterior, vigilando, en México, que las concesiones otorgadas a la iniciativa privada y los sistemas de cobro para el transporte de carga fueran adecuados conforme al costo real de las actuales infraestructuras. **De esta forma, una vez reguladas las situaciones del transporte de carga en E.U.A. y México, se podrá lograr el favorable desarrollo de este sector para ambos, siendo posible, en un futuro, la unificación de los servicios, generalizando por el fortalecimiento del comercio internacional, como el sistema carretero existente en la Unión Europea.**

Para comprobar nuestra hipótesis, dividimos nuestra investigación en cuatro capítulos:

En el 1er. Capítulo, se analiza la evolución del sector carretero en el país, tomando como antecedentes los gobiernos de los Presidentes : Miguel Alemán, Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos, toda vez que, a partir de aquí, la modernización de las carreteras se enfatiza más, ( se reforma la Ley de Vías Generales de Comunicación, surgen cambios en la entonces Secretaría de Obras Públicas, y se modifican las aportaciones federales ).

Posteriormente, se analizan los sexenios de los Presidentes: Díaz Ordaz, López Portillo y Miguel de la Madrid, destacándose la participación del Gobierno en : la construcción de nuevas carreteras, contribuyendo así al fortalecimiento de las relaciones comerciales con E.U.A. ; la puesta en marcha del Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, dándose la base para los posteriores programas relacionados directamente con el transporte terrestre; y el inicio de la modernización administrativa en el sector de comunicaciones y transportes.

Durante el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari se da mayor énfasis al sector comunicaciones y transportes. En el sector carretero surge el " Programa Nacional de Autopistas " , cuyo objeto es dar prioridad a la construcción, remodelación y ampliación de las principales vías de acceso que conectan a los puertos con las más importantes ciudades. En esta parte de nuestra investigación pretendimos analizar los logros que se obtuvieron al tomarse decisiones prioritarias para la modernización de las carreteras, cuyo funcionamiento repercutió en los diferentes ámbitos ( político, económico, estratégico, etc. )

Ante los procesos de globalización que se dan en el mundo, se firma el TRATADO DE LIBRE COMERCIO, con Canadá y E.U.A. En el campo de las comunicaciones y transportes, el gobierno mexicano se preocupa por el máximo desarrollo de la red carretera, ejecutándose ejes carreteros en el país para el desplazamiento de las personas y mercancías, y se realizan más construcciones para hacer frente al compromiso que representó el TLC. Los hechos, acciones y decisiones tomadas en el sexenio del Presidente Carlos Salinas son analizados en el **Capítulo 2**.

En el **3er. Capítulo** se estudia el compromiso de nuestro país ante el TLC en el sector comunicaciones y transportes. Se analiza el transporte de carga nacional dentro del TLC y las desventajas que presenta ante los transportistas estadounidenses, con el propósito de que haya una liberalización de los servicios en forma favorable para los tres países, siendo necesario analizar, fundamentar, algunos artículos relacionados con el sector de comunicaciones y transportes para poder entender los diferentes puntos de vista de personas que están a favor y en contra de las complicaciones del TLC.

A lo largo de los últimos meses, se ha manifestado que el gobierno mexicano atraviesa por una crisis de credibilidad, acentuada por los efectos de la inestabilidad económica a nivel mundial, por los cambios suscitados en la política, y por un conflicto que amenaza la estabilidad ( el surgimiento del EZLN ). Todo ello provocó en el presente sexenio, la participación minoritaria de inversionistas extranjeros y nacionales en la infraestructura carretera, siendo necesario, por parte del Presidente Ernesto Zedillo, continuar con la construcción de los restantes seis mil kilómetros de carreteras cumpliendo con el reto que ha representado el TLC.

La cooperación bilateral ( México-E.U.A. ) se ha ampliado de manera notable, ofreciendo nuevas perspectivas de desarrollo. Asimismo, es importante mencionar que el intercambio frecuente en importaciones y exportaciones se realizan a través del sector carretero, constituyendo el eslabón del crecimiento económico.

Esto ha servido para reforzar las relaciones entre ambos, siendo conveniente adaptar un sistema de red carretero homogéneo ( en el funcionamiento ) sobre todo en los puntos de enlace, implicándose la consolidación de los servicios, como en la Unión Europea, cuyo proceso se refleja en el beneficio del comercio mundial.

El análisis de la importancia de recurrir a personas que utilizan las principales vías de acceso y la comparación de carreteras federales y de cuota de diferentes rutas, entre otros, se aborda en el **Capítulo 4**.

En lo que se refiere a las conclusiones, se hace mención que las actuales diferencias estructurales en la red carretera de ambos países no deben constituir un obstáculo para el desenvolvimiento de los transportes. En México, se señala, se deben alentar la participación de los diferentes medios de transporte, lográndose así, la capacidad necesaria para la prestación de servicios con E.U.A., que conjuntamente, nos lleve a la adaptación de una política común de transportes como el de la Unión Europea, considerando, imprescindible, el cambio de actitud del gobierno mexicano y estadounidense.

Mientras que los procesos administrativos del sector sean más difíciles para los usuarios, mientras continúen los obstáculos para los autotransportistas de carga por parte de autoridades estadounidenses, mientras persista la falta de proyectos adecuados para la construcción de carreteras, mientras siga sin combatirse la corrupción, será más difícil unificar una política común de los transportes. Se trata, más bien, de que los gobiernos respeten su respectiva soberanía, y establezcan un acuerdo libre de problemas para poder realizar esta adaptación.

Finalmente, queremos señalar que con esta investigación no pretendemos limitar el papel que juega la red carretera en la estructura económica del país, sino que, como hemos observado la importancia fundamental que representa ésta en todo sector y parte indispensable para el buen funcionamiento de las relaciones ( desde cultural hasta política ) en el país, es imprescindible lograr el verdadero fortalecimiento de la red a través del crecimiento, y la oportuna intervención del gobierno en remodelación y construcción de las carreteras mediante proyectos cuyo valor sea de calidad y beneficios para los usuarios.

Ya que no es factible continuar con una red que en diferentes rutas ha provocado un estancamiento para la fluidez del comercio, debemos tomar en cuenta también, que ha medida que la tecnología avance y los automóviles evolucionen se tendrán que sujetar a las distintas carreteras del país, siendo fundamental, el compromiso de nuestro gobierno por contar con una red carretera adecuada a cualquier necesidad, lográndose en un futuro tener un sistema de red carretero eficiente.

## **CAPÍTULO No. 1**

# **LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR CARRETERO EN EL PAÍS.**



## 1. LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR CARRETERO EN EL PAÍS

Durante mucho tiempo, las comunicaciones y transportes en México han representado una herramienta para el desplazamiento de bienes y servicios hacia diferentes sectores económicos.

Sin embargo, dentro de las distintas modalidades del transporte la investigación se enfoca al sector carretero, mismo que se caracteriza a partir del gobierno del Presidente Miguel Alemán hasta nuestros días, por la importancia vital que representa en todos los ámbitos dentro del país. Es así como, a partir del Presidente Miguel Alemán, se ve la necesidad de contar con suficientes " caminos " para lograr el desarrollo máximo de los sectores económicos, turístico, comercial, etc., a través de estos caminos.

En las últimas décadas, en el mundo, se ha dado un notable avance tecnológico en todos los sectores, principalmente de los países industrializados, los cuales sujetan a los países en desarrollo a que tengan una eficiente infraestructura en el sector de transportes para la sobrevivencia de sus diversas relaciones. En un país como el nuestro, los transportes han desempeñado un papel fundamental para el óptimo desarrollo económico, político, social y una relación más estrecha con nuestros países vecinos, y es así como, a través de una eficiente infraestructura de los transportes, dependen nuestras relaciones comerciales, políticas, sociales, etc., con el resto del mundo.

Para poder entender el proceso de la modernización del sector carretero en nuestro país, es necesario retomar los antecedentes de dicho sector debido a que, a partir de esos tiempos, la cooperación de México hacia el exterior se manifiesta a través de las vías de comunicación internas, mismas que reflejan el desarrollo de la Nación.

Para comprender y analizar más a profundidad los antecedentes y la evolución del sector carretero, consideré conveniente dividir el capítulo 1, entre las diversas administraciones gubernamentales federal, a fin de entender las marcadas diferencias entre éstos en relación al sector carretero y enfatizar los Programas que surgieron para su desarrollo.

Todo lo anterior, nos dará la pauta para poder señalar el por qué de esta modernización a través del tiempo, qué resultados se obtuvieron y qué cambios surgieron como consecuencia de ésta.

En la década de los 50' se construyeron 22,440 kilómetros de carreteras con lo que se duplica la red existente, alcanzando una longitud de 44,890 kilómetros; con lo que quedaba vinculado por automóvil y camión el 27% del territorio del país. ( 1 )

En la década de los 60' , destaca el esfuerzo de la Secretaría de Obras Públicas, por continuar con la construcción de caminos a un ritmo rápido, sumando a la red nacional 26,630 kilómetros con lo que se alcanzó una longitud total de 71,520 kilómetros, de los cuales 42,754 estaban pavimentados. ( 2 )

Quedando así comunicado el 31% del país a través del vehículo automotor.

En 1971 se traza una nueva política económica y social que exigió una revisión de la existente en materia de infraestructura para el transporte ya que, además de la red camionera construida durante esos años, había brechas que en la mayoría de los casos abrían los habitantes con sus propios recursos. Con el mejoramiento de estas brechas, se inició en 1971 el Programa de Caminos de Mano de Obra en las regiones más inaccesibles y marginadas del país, Programa que en 1975, significó sesenta mil kilómetros de caminos transitables en cualquier época del año. Los caminos de mano de obra demostraron ser económicamente convenientes para las condiciones de un país en proceso de desarrollo, permitiendo a los pequeños núcleos tener acceso a las vías de comunicación existentes.

Debido al incremento de las fuerzas económicas y sociales, al crecimiento demográfico y a la expansión de la industria automotriz, las carreteras que unían a la capital de la República con las de otros estados, empezaron a saturarse. Por esta razón el gobierno federal construyó en 1952 un nuevo camino de altas especificaciones entre México y Cuernavaca.

Las carreteras de altas especificaciones fueron proyectadas para mejorar los índices de seguridad, de velocidad y economía, cuentan con mejores especificaciones geométricas de curvatura, mayor distancia de visibilidad, pendientes moderadas, señalamientos y mayor dimensión de los carriles y acotamiento. Asimismo, tienen control de acceso a lo largo de su recorrido, ya que el derecho de vía está protegido por alambradas y cuenta con tramos a desnivel para cruce de peatones, de ferrocarriles y de otros caminos.

Para 1988 había 1,000 kilómetros de carreteras de altas especificaciones y se cambió la estrategia de financiamiento para su construcción se invita a particulares a participar en ella, concesionándoles su operación por un plazo determinado, con el fin de permitir la recuperación de la inversión con utilidades atractivas y garantías jurídicas.

A su vez, se construyeron carreteras que aunque no son de cuota, tienen altas especificaciones, tomándose en cuenta las zonas de producción, consumo y distribución.

(3)

En 1971 se traza una nueva política económica y social que exigió una revisión de la existente en materia de infraestructura para el transporte ya que, además de la red camionera construida durante esos años, había brechas que en la mayoría de los casos abrían los habitantes con sus propios recursos. Con el mejoramiento de estas brechas, se inició en 1971 el Programa de Caminos de Mano de Obra en las regiones más inaccesibles y marginadas del país, Programa que en 1975, significó sesenta mil kilómetros de caminos transitables en cualquier época del año. Los caminos de mano de obra demostraron ser económicamente convenientes para las condiciones de un país en proceso de desarrollo, permitiendo a los pequeños núcleos tener acceso a las vías de comunicación existentes.

Debido al incremento de las fuerzas económicas y sociales, al crecimiento demográfico y a la expansión de la industria automotriz, las carreteras que unían a la capital de la República con las de otros estados, empezaron a saturarse. Por esta razón el gobierno federal construyó en 1952 un nuevo camino de altas especificaciones entre México y Cuernavaca.

Las carreteras de altas especificaciones fueron proyectadas para mejorar los índices de seguridad, de velocidad y economía, cuentan con mejores especificaciones geométricas de curvatura, mayor distancia de visibilidad, pendientes moderadas, señalamientos y mayor dimensión de los carriles y acotamiento. Asimismo, tienen control de acceso a lo largo de su recorrido, ya que el derecho de vía está protegido por alambradas y cuenta con tramos a desnivel para cruce de peatones, de ferrocarriles y de otros caminos.

Para 1988 había 1,000 kilómetros de carreteras de altas especificaciones y se cambió la estrategia de financiamiento para su construcción se invita a particulares a participar en ella, concesionándoles su operación por un plazo determinado, con el fin de permitir la recuperación de la inversión con utilidades atractivas y garantías jurídicas.

A su vez, se construyeron carreteras que aunque no son de cuota, tienen altas especificaciones, tomándose en cuenta las zonas de producción, consumo y distribución.

(3)

## **1.1 EL SECTOR CARRETERO DURANTE LOS GOBIERNOS DE LOS PRESIDENTES DE MIGUEL ALEMÁN, ADOLFO RUIZ CORTINES Y ADOLFO LÓPEZ MATEOS**

### **1.1.1 EL SEXENIO DEL PRESIDENTE MIGUEL ALEMÁN.**

La modernización de las carreteras del país cobran mayor auge a partir de su sexenio. Durante su gestión, la situación del sector carretero presentó la inversión de construcción de caminos de 117 millones 500 mil pesos, 74% del presupuesto total del ramo. ( 4 )

Y junto con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas atendió los servicios públicos federales de comunicaciones en forma normal, vigilando los sujetos a concesión particular. Por otra parte, el Gobierno Federal otorga subsidios a numerosos caminos a cargo de los gobiernos de los Estados. Se crea el Departamento de Estudios y Proyectos de Caminos Vecinales, permitiendo el acercamiento de las pequeñas comunidades que se encuentran aisladas económica y culturalmente del resto del país. El Programa del Ejecutivo, a través de la Secretaría de Comunicaciones, se orienta con el propósito de concluir las obras ya iniciadas para obtener, de las cantidades invertidas y trabajos realizados, el más rápido y mayor aprovechamiento en bien de la economía nacional.

Con el objeto de procurar el mejoramiento de los sistemas de autotransporte se reforma la **Ley de Vías Generales de Comunicación** , y para elevar el índice de seguridad del transporte en las carreteras federales se expiden reglamentos de inspección de vehículos y otorgamiento de licencias. A su vez se ponen en vigor nuevos sistemas de contratación que permiten obtener grandes rebajas en precios unitarios, dándose preferente atención a los caminos: Ciudad Juárez-México, Nogales-Guadalajara, Durango-Mazatlán, Cristóbal Colón-Guatemala, Acapulco-Zihuatanejo, Veracruz-Alvarado, Tijuana-Mexicali, Mérida-Campeche, Guadalajara-Barra de Navidad, Oaxaca-Sofa de Vega, Tuxtla Gutiérrez-Pichucalco, Culiacán-Mazatlán, Coatzacoalcos-Salina Cruz, Toluca-Ixtapan de la Sal, Tampico-Valles, entre otras.

Se continua el avance del sector carretero en cooperación federal con los Estados y los subsidios. Y el Departamento de Planeación y Fomento de Carreteras Vecinales inicia sus actividades para unir con los grandes caminos federales, las regiones aisladas de las vías de comunicación.

Durante su sexenio se termina e inaugura la carretera Ciudad Juárez- México-Ciudad Cuauhtémoc, que se extiende desde la frontera de los Estados Unidos de América hasta la de Guatemala, contribuyendo México a la construcción de la **Carretera Panamericana que cumple un compromiso internacional y un deber de fraternidad continental. ( 5 )**



### 1.1.2 LA PRESIDENCIA DE ADOLFO RUIZ CORTINES.

Se continuó realizando el Plan de Comunicaciones y Transportes para coordinar entre sí los diversos sistemas viales, uniendo los Estados con las ciudades principales y las zonas de producción y consumo, para mejorar la integración social y económica del país. Se trata de multiplicar los caminos nacionales, cuya influencia inmediata es evidente en la vida social, cultural y económica. Estableciéndose que la mayoría de los caminos se hagan con especificaciones mínimas que impulsen el progreso en las regiones campesinas para su acceso inmediato a localidades de mayor importancia. En el Programa Nacional donde cooperan las Entidades Federativas, instituciones y particulares para la construcción, conservación de las grandes carreteras realizando el mayor número posible de caminos que permitan el tránsito permanente en zonas y localidades productoras indispensables para el desarrollo general.

Se cubre al Banco de American 32 millones y medio de pesos, saldo de adeudos contraídos en 1951 para caminos. Se prosiguió la construcción, conservación de las carreteras principales del país construyéndose 20 mil 500 kilómetros más que el lapso anterior, y se contó con 90 mil kilómetros de brechas lo que significó una mayor penetración vial. ( 6 )

Construyéndose durante su sexenio las carreteras: Saltillo-Querétaro-México, San Luis Potosí-México, Coatzacoalcos-Villahermosa, México-Tijuana, Matamoros-Reynosa, Matamoros-Tampico-Tuxpan, Catemaco-Coatzacoalcos-Villahermosa y Pital-

Champotón y Valladolid-Puerto Juárez, Jiquilpan-Manzanillo, Ameca-Puerto Vallarta, etc.

También se intensificaron los trabajos de las carreteras del Sureste iniciados en el sexenio en Tabasco, Campeche, Yucatán, Chiapas y Quintana Roo, impulsándose las construcciones de los caminos para que las zonas rurales se vayan incorporando a la red nacional.

### **1.1.3 EL GOBIERNO DE ADOLFO LÓPEZ MATEOS**

Durante su gestión la Secretaría de Obras Públicas establece las bases y normas de los contratos para la construcción y conservación de obras federales. Directamente bajo el secretario se desempeñaban las comisiones Interna de Administración, de Capacitación, de Planeación de Infraestructura del Transporte y de Desarrollo Urbano del país.

La Subsecretaría denominada "A", se especializaba en las obras públicas referentes a las comunicaciones y comprendía a las direcciones generales de Vías Férreas, de Carreteras Federales, Carreteras en Cooperación, de Aeropuertos y de Servicios Técnicos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se perfila como una institución orientada a ejercer la rectoría en su ramo, a su vez, tiene la capacidad de intervenir en convenios para la construcción de puentes internacionales, mantiene relación con la dependencia administrativa gestada en su seno, la Secretaría de Obras Públicas y, la asesora cuando ésta construye caminos, aeropuertos, estaciones de autotransporte y obras de comunicación.

Sin embargo, al suprimirse la Dirección General de Caminos se crean en su lugar las Direcciones Generales de Construcciones Federales, de Conservación y de Caminos de Cooperación. ( 7 )

Durante su sexenio se terminan las carreteras de: Sonora-Baja California, Guanajuato-Dolores, Hidalgo-San Felipe, Villahermosa-Frontera, San Luis Potosí-Río Verde, Tequisquiapan-Ezequiel, Montes-Cadereyta, Tecate-Ensenada, Aguascalientes-Calvillo-Jalpa, Apizaco-Tlaxco, Tepic-Miramar, entre otras.

Por otra parte, se da mayor énfasis al sector carretero, principalmente la construcción y conservación de las carreteras en cooperación con los gobiernos locales y con los particulares importándose \$ 288,000,000 siendo la aportación federal de \$ 176,000,000 . Se da la terminación de vías de comunicación, que demandaron esfuerzos técnicos y económicos. ( 8 )

Con la terminación de la carretera del Sureste, de Villahermosa a Champotón ( Campeche ) todas las capitales de los Estados quedan comunicadas por carreteras pavimentadas.

Durante su gobierno se ve la notable aportación federal para el desarrollo de las carreteras.

## **1.2 EL SECTOR CARRETERO DURANTE LOS GOBIERNOS DE GUSTAVO DÍAZ ORDAZ, JOSÉ LÓPEZ PORTILLO Y MIGUEL DE LA MADRID H.**

### **1.2.1 El sexenio del Presidente Gustavo Díaz Ordaz**

“ El gobierno del presidente Ordaz destinó para la conservación e incremento de la red nacional de carreteras \$ 1,798,000,000 ejecutándose obras de construcción por \$ 1,366,000,000 en 1,800 kilómetros de pavimento, 4,247 de revestimiento, 3,635 de terracería y 5,741 metros de puentes.” (9)

Entre las carreteras construidas destacan las carreteras directas: Puebla-Orizaba, Morelos-Tecamac, Tehuacán-Huajuapán, San Blas - El Fuerte, Monterrey-Monclova, Cuitzeo-Purúandiro, Cuauhtémoc-Ciudad Guerrero, Palau-Barroterán y el acotamiento Pátzcuaro-Morelia.

Se continuó la construcción de las principales obras viales como la autopista México-Querétaro, Tijuana-Ensenada, la carretera Pachuca-Tampico, Tampico-Alazán, San Juan del Río-Xilitla. El entronque con carreteras México-Nuevo Laredo, Villahermosa-Escárcega-Champotón, Peto-Chetumal, Escárcega-Chetumal y los tramos de la costera del Pacífico, Compostela-Puerto, Pinotepa Nacional-Puerto Escondido y Tepanatepec-Arriaga.

“ La red carretera contaba con 60,813 kilómetros ( 35,258 pavimentados, 18,763 revestidos y 6,792 en terracerías ) .Se concluye la segunda sección del Puente Internacional de Matamoros y se continuó con el Programa de Construcción de Caminos Rurales, obteniéndose una longitud del sector carretero de 70,244 kilómetros. Es decir, durante su sexenio hay un aumento de 14,199 kilómetros.” ( 10 )

### **1.2.2 La administración del Presidente José López Portillo.**

Durante su gestión, la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas repartía sus competencias en tres grupos de actividades: 1) Desarrollo Urbano 2) Obras Públicas y 3) Vivienda.

En obras públicas estaba encargada de los edificios públicos, de fijar las bases para la contratación, de construir y conservar los caminos federales e internacionales y los de cooperación.

La Subsecretaría de Obras Públicas, estaba especializada en las funciones relativas a las de Obras Públicas, ya que se dedicaba a las obras públicas de **infraestructura camionera y de comunicaciones**. Algunas direcciones generales provenían de la antigua Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como son: la de Carreteras Federales, la de Carreteras en Cooperación, la de Aeropuertos y la de Conservación de Obras Públicas. ( II ).

El énfasis de la política de transportes correspondió al desarrollo de los subsectores del transporte carretero y aéreo.

Se establece de manera coordinada con los autottransportistas organizados, el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982, con el compromiso de impulsar el desarrollo de los servicios y racionalizar su operación, planteándose acciones que tienden a mejorar la organización y aumentar eficiencia del autotransporte, al evitar la competencia desigual entre concesionarios y asegurar que el servicio proporcionado se ajuste a las necesidades racionales, utilizando los programas de racionalización de horarios e itinerarios, capacitación, medicina preventiva, vigilancia, seguridad vial y los programas para consolidar la oferta del servicio en instalaciones comunes mediante la construcción de terminales y estaciones de pasajeros, a su vez se atiende la revisión de la operación de los servicios en rutas específicas que apoyan el fortalecimiento de las sociedades de autottransportistas y el mejoramiento de los servicios.

**En el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 para el servicio de carga se contempla los aspectos concesiones y permisos, sociedades mercantiles, convenios de enlace y coordinación de servicios, centrales de carga, racionalización por rutas y transporte multimodal, acordándose la integración de sociedades de los servicios de carga, consolidando la organización, desarrollo y capitalización de las empresas operadoras y auspiciando la formación de sociedades mercantiles en los servicios especializados.**

También se impulsan los programas para asegurar el cumplimiento de disposiciones legales de capacitación y seguridad.

Se reforman algunos artículos del reglamento del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dichas modificaciones contemplan aspectos substanciales para la planeación de los servicios públicos para el otorgamiento de las concesiones, en el que se establece un procedimiento que permite convertir los permisos

provisionales, con que se maneja gran parte del autotransporte, por sendas concesiones y se regulan nuevas modalidades para el peso y otras características de los vehículos, ajustándolas a las condiciones técnicas de las carreteras y de los equipos.

También se da el " decreto ( octubre 1980 ), por el cual se modifica el capítulo IX del Reglamento de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, mismo que normaliza el peso y las características de los vehículos automotores para dar coherencia a la operación de los servicios, con los requerimientos de los usuarios, la construcción de la infraestructura camionera y la fabricación del equipo." (12 )

### **1.2.3 El Gobierno de Miguel de la Madrid H.**

Durante su gobierno la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas fue suprimida y se crea la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, misma que abandona las antiguas responsabilidades de la anterior referentes a la construcción de obras públicas, obligación que retornó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Según la exposición de motivos de la reforma de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal " en materia de comunicaciones y transportes, se propone la reubicación de algunas facultades que complementan el ámbito de atribuciones de la Secretaría, con las concernientes a la construcción, mantenimiento y conservación de carreteras y aeropuertos, actualmente competencia de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas ( SAHOP ), con lo que se conforma el campo de atribución que la responsabiliza cabalmente de la política de desarrollo del sistema de comunicaciones y transportes a nivel nacional y en su vinculación exterior." Con esta medida se otorgaban nuevamente a la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes las responsabilidades que antes se habían desprendido de su ámbito con la creación de la Secretaría de Obras Públicas.

“ Con la nueva disposición la Secretaría asumió seis direcciones generales que pertenecieron a la SAHOP: de Servicios Técnicos, de Carreteras Federales, de Carreteras en Cooperación, de Caminos Rurales, de Conservación de Obras Públicas y de Aeropuertos. ” ( 13 )

Durante su sexenio se continúa ampliando las comunicaciones y los transportes, teniendo como prioridad, vincular íntegramente al pueblo de México en todos los ámbitos.

“ Se propone la ampliación de la infraestructura carretera, la promoción del transporte interurbano y una alta eficacia al transporte urbano-colectivo, en reconocimiento a la importancia de un bien socialmente necesario, el tiempo. ” ( 14 )

“ Durante su sexenio se da el Fideicomiso para la Comisión Nacional de Caminos Alimentadores y Aeropistas. Para la vigilancia de los 45 mil kilómetros de carreteras federales se refuerza el equipo de Policía Federal de Caminos y en el transporte carretero se cumplen las metas anuales mediante el traslado de 296 millones de toneladas de carga y 1,683 millones de pasajeros. ” ( 15 )



### La Modernización Administrativa del Sector de Comunicaciones y Transportes.

A partir de 1986, las entidades públicas se encargan únicamente de la prestación de los servicios estratégicos y prioritarios. A los particulares se ha dejado la atención de todos los demás servicios y la participación en la construcción de las obras de infraestructura.

Para modernizar al sector, se han realizado diversas acciones a fin de mejorar la prestación de los servicios e incrementar su productividad a través de la reducción de estructuras, la desincorporación de entidades, la simplificación, la desregulación, la desconcentración y la descentralización. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes como dependencia normativa y coordinadora, está organizada con tres áreas sustantivas que están constituidas por la Subsecretaría de Infraestructura para el transporte carretero; la Subsecretaría del Transporte, con una estructura básica de seis direcciones generales para atender los programas de transporte aéreo, ferroviario, autotransporte federal, transporte marítimo, la vigilancia de los caminos de jurisdicción federal y la medicina preventiva en el transporte. Y la Subsecretaría de Comunicaciones y Despachos Tecnológicos que cuenta con tres direcciones generales para atender los programas en materia de regulación de telecomunicaciones." ( 16 )

De acuerdo a lo presentado anteriormente en el sector carretero ( avances y logros ) durante los sexenios mencionados, encontramos lo siguiente : \* A pesar del interés presentado por el gobierno mexicano para la construcción, conservación y ampliación de las carreteras que conforman al país, en nuestros días han resultado obsoletas e incluso insuficientes. \*\* Falta de proyectos que sean capaces de lograr un equilibrio en inversión, infraestructura y captación de ganancias. Esto principalmente a que la

inversión que destinan para este sector tan importante para el desarrollo de los sectores comerciales, turísticos, etc., ha sido minoritario e incluso solo cubre las necesidades precarias de las zonas para su comunicación con las ciudades restantes del país, es por el que su construcción se limita al libre acceso de automóviles pero en un solo carril o dos, satisfaciendo sólo una necesidad de forma precaria internamente.

En otros casos vemos la mejoría de ampliación de carreteras en donde el tráfico de mercancías-personas es bastante.

Esto implicó que la participación del gobierno federal resultará escasa para la fuerte demanda que provocaba este sector, destinando una inversión mínima para el buen funcionamiento de los caminos.

El principal error de los sexenios anteriores fue la inestable participación de empresas para la construcción, renovación y ampliación de las carreteras, también de instituciones, gobiernos estatales e incluso el gobierno federal, ya que no tomaron en cuenta el valor real del costo de la infraestructura para poder realizar proyectos en donde se obtuviera un resultado más favorable.

## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991. p. 90
- (2) Ídem.
- (3) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991. p. 89-107
- (4) González González, Luis. Los Presidentes de México ante la Nación. p. 374
- (5) Ibidem. pp. 360-496
- (6) Ibidem. p. 560
- (7) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991. pp. 37-45

## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- ( 8 ) González González, Luis. Los Presidentes de México ante la Nación. p. 763
- ( 9 ) Ibidem. p. 918
- ( 10 ) Díaz Ordaz, Gustavo. Sexto Informe de Gobierno.  
p. 285
- ( 11 ) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991. pp. 47-53
- ( 12 ) López Portillo, José. Sector Comunicaciones y Transportes ( 1976-1982.) pp. 23,191
- ( 13 ) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991. pp. 55-59
- ( 14 ) De la Madrid H, Miguel. Pensamiento Político.  
p. 264

(15) De la Madrid H, Miguel. Sexto Informe de Gobierno 1988.

p. 230

(16) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones

y Transportes en México

1891-1991. pp. 61-65

## **CAPÍTULO No. 2**

# **LA IMPORTANCIA DEL SECTOR CARRETERO EN EL GOBIERNO DE CARLOS SALINAS DE GORTARI**

## **CAPITULO 2. LA IMPORTANCIA DEL SECTOR CARRETERO EN EL GOBIERNO DE CARLOS SALINAS DE GORTARI**

Al iniciar el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari, se va destacando la verdadera importancia del sector comunicaciones y transportes tanto en México como en el extranjero, durante los últimos años nuestro país ha presentado un mayor acercamiento con Estados Unidos a través de convenios bilaterales, mismos que permiten a los habitantes de los dos países una mayor interconexión.

En el sector carretero para México a lo largo de las anteriores gestiones presidenciales se ha notado un notable desarrollo de las carreteras, las cuales permiten el movimiento de mercancías, personas, etc. Y a través de éstas se ha incrementado la corriente turística por parte de nacionales y extranjeros. Sin embargo, durante el presente sexenio encontramos que algunas de esas carreteras han resultado en nuestros días insuficientes, debido a la fuerte demanda por parte de los autotransportistas principalmente. Así se propone la modernización de la red carretera dándole un carácter prioritario en lo correspondiente a inversión pública, complementándose con la participación privada y de los Estados, para que se aprovechen nuevas esquemas de financiamiento en la construcción de carreteras de cuota y en la conservación para poder dar una apertura de caminos rurales y alimentadores.

Por otro lado, cabe señalar que a nivel externo, el país con la firma del Tratado Trilateral de Libre Comercio en materia de transportes ( entre otras, infraestructura carretera ), tiene un atraso de la red carretera comparándola con las redes de Estados Unidos y Canadá. Es así como surge la necesidad por parte del Gobierno Mexicano de establecerse programas para el desarrollo de la red carretera.

A nivel interno encontramos las reformas que se hacen a los artículos 27o. Constitucional, venta de paraestatales, las concesiones que se dan a la iniciativa privada para la modernización del sector carretero entre otras, mismas que contribuyen en forma mejorable a éste.

Durante 1988-1989, se da la revisión de la normatividad que rige al transporte carretero, para el mejoramiento de las prestaciones de servicio, aumentando la oferta y fomentando la competencia y flexibilidad. Se firma con la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones , el Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte, expidiéndose Reglamentos para el Autotransporte Federal de Carga y para el Transporte Multimodal Internacional, permitiendo agilizar y simplificar el otorgamiento de concesiones y permisos, suprimir la estructura de rutas, facilitar el acceso al mercado y estimular el crecimiento de la oferta de servicios de autotransporte. También se autoriza al transporte de carga especializada transportar todo tipo de mercancías ( excepto productos explosivos, tóxicos y químicos ), se actualiza el sistema tarifario con mecanismos que permiten la negociación entre usuarios y transportistas.



“ A los autotransportistas privados de carga se autorizó constituirse como empresas de servicio público federal y trasladar sus productos y las mercancías de otras empresas para aprovechar capacidad, dándose convenios con las organizaciones campesinas para permitirles la libre transportación de sus productos.” (1)

“ En carreteras de cuota se da servicio de paso a 123 millones de vehículos y por los puentes a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, circularon 65 millones de vehículos y 18 millones de peatones .” (2)

Como se puede observar es a finales de los 80' cuando se simplifican varios requisitos para la agilización de los trámites correspondientes al autotransporte, mismos que sirven para un mayor flujo de mercancías-personas, además de facilitar como se menciona el acceso al mercado permitiendo la oferta de servicios que estimula a todos los sectores de la economía nacional como el turístico, comercial, etc., y a través de esta simplificación se logra uno de los mayores avances en el sector de transportes, principalmente el terrestre.

Por otra parte en relación al transporte de carga para transportar todo tipo de mercancías, se logra un mayor estrecho con los usuarios y transportistas sin la necesidad de volver a realizar a cabo varios trámites que resultaban tardados y costaban más, evitándose así, varios obstáculos que se ponían para poder realizarlo, y así solamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se concretiza al mayor control de éstas mercancías en determinados casos.

En relación al sector carretero, se ve el incremento y funcionalidad de éstos que se registra con el mayor número de vehículos que utilizan las carreteras nacionales.

## 2.1 INFRAESTRUCTURA CARRETERA

Con la finalidad de preservar el sector carretero de jurisdicción federal se da prioridad al mantenimiento y reconstrucción.

Durante el período comprendido entre septiembre de 1988 y octubre de 1989, se invirtió en infraestructura carretera 790 mil millones de pesos, correspondiendo el 35% al mantenimiento y reconstrucción de la red. ( un millón por kilómetro ) .( 3 )

En la construcción de obras nuevas se otorga preferencia a proyectos en proceso para la integración de la red troncal básica ( rentabilidad económica e importancia para integrar el territorio impulsando el desarrollo regional ).

" Para lograr el más rápido desarrollo de la red carretera de altas especificaciones, se firma el Acuerdo de Concertación para Modernizar la Infraestructura del Transporte , estableciéndose los términos de la participación privada, iniciando así el proceso de licitación para la construcción operación y conservación de carreteras financiadas con recursos de particulares. " ( 4 )

Con la inversión dada para el mantenimiento y la reconstrucción de la red carretera en el país no solo se empieza a ver más la importancia que desempeña ésta para el desarrollo del país y los enlaces entre las ciudades de la República para agilizar el transporte.

Debido al crecimiento del país es necesario una mayor red carretera ( equilibrio entre la oferta-demanda ), para impedir de esta forma que se den embotellamientos en las carreteras existentes, mismos que perjudican el estado de las carreteras por los automóviles, camiones, etc. ( éstos últimos principalmente debido al peso lo que provoca serios problemas para la conservación de la red carretera ). Cabe mencionar que en relación a construcción y reconstrucción de los caminos, era competente a autoridades locales, estados y municipios con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones, tal como se señala en el artículo 163 de la Ley General de Vías de Comunicación, es así como se dan más proyectos para lograr una efectiva comunicación de los estados con el núcleo del país.

El Programa de Carreteras de Altas Especificaciones requiere de grandes inversiones generando importantes beneficios al usuario, ( menor costo y tiempo de recorrido, mayor comodidad y seguridad ).

Se trata de proyectos rentables que eliminan cuellos de botella, apoyando el desarrollo regional y generando nuevas actividades económicas.

" Durante 1989 se avanzó en la construcción de 113 kilómetros de nuevos enlaces carreteros, poniéndose en operación 460 kilómetros modernizados de la red básica prioritaria. Por otro lado se avanza en la construcción de tramos de carreteras y se reconstruyen 823 kilómetros de carreteras federales y de cuota ". ( 5 )

El 22 de junio en Concepción del Oro, Zacatecas, se inicia el " Programa Nacional Carretero Tripartito 1989-1994, cuyo objetivo es conjuntar los recursos de los tres

niveles de gobierno y de los sectores social y privado para la incrementación de la red de carreteras alimentadoras en 10 mil kilómetros ". ( 6 )

A través de la necesidad de construir y reparar las carreteras y a su vez modernizar aquellas en donde se concentre el mayor flujo de vehículos se dan los primeros programas que posteriormente el Presidente Carlos Salinas de Gortari, retomará y adecuará conforme a las nuevas exigencias que el pueblo pida, así como elevar el nivel de vida de aquellas poblaciones que durante décadas se encontraban conectadas a otros municipios a través de caminos precarios, las cuales resultan deficientes y muchas veces debido a las condiciones climatológicas perjudican estos caminos de terracería. ( principalmente en época de lluvias, ya que debido al precario estado de los caminos se convertían en verdaderas lagunas, mismo que entorpecía la fluidez de la comunicación, considerándose como un problema para las zonas adyacentes y las personas ).

En relación al Programa de especificaciones, en un principio constituye un avance para nuestro país, ya que además de generar comodidades y seguridad a los usuarios implica más desarrollo en todos los sectores del país ( que juntos se interconectan provocando un beneficio para la economía nacional ).

Con el Programa Nacional Carretero Tripartito se realizaron acciones de simplificación y descentralización administrativa , reagrupando y reasignando funciones sustantivas para el desarrollo de la red carretera alimentadora y rural, siendo el Fideicomiso para la Comisión Nacional de Caminos Alimentadores y Aeropistas ( CONACAL ), el instrumento de concertación que incorporará los recursos presupuestales del Gobierno Federal, las asignaciones de los gobiernos estatales, las

aportaciones del sector privado y social, así como los créditos internos y externos, en favor del desarrollo local y regional de zonas potencialmente productivas. ( 7 )

Dicho Programa se enmarcó en el esfuerzo de solidaridad que conduce el Ejecutivo Federal. " En las autopistas de cuota, el organismo descentralizado Caminos y Puentes Federales trabajó en la modernización y ampliación de cinco carreteras, ejerciéndose una inversión de 42,884 millones de pesos en el mantenimiento de la red de cuota y de puentes, así como en la reconstrucción de 140 kilómetros y en el reforzamiento estructural de 9 puentes. " ( 8 )

Como se puede apreciar la simplificación administrativa que se da, no solo favorece a la " apertura " para que se incorporen a la reconstrucción, construcción de las redes carreteras por parte del Gobierno Federal para su crecimiento.

Al finalizar 1989, encontramos que este crecimiento de las nuevas carreteras ( su operación y reparación de otras que necesitaban mantenimiento ), continuándose los objetivos que se había propuesto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el mejoramiento del sector.

Es así como la administración del Presidente Carlos Salinas de Gortari, ha otorgado alta prioridad al Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte 1989-1994; son importantes los avances logrados hasta 1991 en materia de conservación, modernización y construcción de obras de infraestructura.

Para disponer del sistema carretero que demanda el desarrollo del país, se convocó a toda la sociedad. Cuantiosos recursos privados se destinaron a obras de infraestructura camionera. Por otra parte, en dicha administración, México adopta la estrategia de modernización misma que implicó una apertura, competencia e integración con el fin de responder a las expectativas de apoyo que de éstas se demanda.

Y en la infraestructura carretera se cuenta por un lado con la participación de la sociedad civil, avanzando en la disponibilidad de más y eficaces vías de comunicación entre regiones agrícolas y las zonas urbanas, y por otro lado que las personas como bienes tengan fácil y rápido acceso a cualquier lugar del territorio mexicano.

" De 1989-1991 mediante concesión, se construyeron y pusieron en servicio 8,834 kilómetros de autopistas de 4 carriles, casi el doble requiriendo de una inversión de 5.7 billones de pesos ".( 9 )

Con la ayuda de la iniciativa privada para el mejoramiento de nuestras carreteras logrado a través de concesiones se logra diferir la cuantiosa inversión correspondiente al sector de comunicaciones y transportes en compañía con el Gobierno Federal, sin embargo, a pesar de esta forma de participación Gobierno-Iniciativa Privada, es importante señalar que aún no se cumple con las metas propuestas para su máximo aprovechamiento, es así como durante el sexenio del Presidente Salinas se abre un nuevo período en este sector ya que surgen nuevas problemáticas en lo correspondiente al sector carretero, cabe mencionar que un factor determinante en el

país fue el advenimiento del TLC durante este sexenio, el cual implicó profundos cambios en las relaciones tanto económicas como políticas de Estados Unidos, Canadá y México. Y a nivel interno se manifiesta como un cambio importante en todos los sectores y clases de la sociedad mexicana. Y así el Presidente Carlos Salinas de Gortari, para que nuestro país pudiera estar acorde con los cambios externos ( proceso de globalización, bloques económicos ) se enfoca a diversos sectores, entre ellos, el de comunicaciones y ve la necesidad de cumplir con un mayor número de carreteras para cubrir aquellos poblados aislados de la sociedad, Estados con importancia comercial, turística, etc. Surgiendo el Programa Nacional de Autopistas y el Plan Nacional de Desarrollo mismo que representó en la modernización de las comunicaciones y transportes una gran importancia y que esta desarrollado con aportaciones de las comunidades beneficiadas, particulares y los tres niveles de Gobierno, estructurándose el Programa Nacional de Caminos Rurales de Solidaridad.

Durante el quinto informe del Presidente Carlos Salinas de Gortari, se menciona que " en la red troncal se terminan 735 kilómetros y se trabaja en la reconstrucción de 10,000 más. Con la venta de activos del sector se pone en marcha un Programa Especial de Mantenimiento de Carreteras y se inaugura la autopista del Sol ( Cuernavaca-Acapulco ) la de Mérida-Cancún, Guadalajara-La Parca, Guadalajara-Lagos de Moreno, sumándose a las 60 carreteras de cuatro carriles realizadas por el país. " ( 10 )

En la cita señalada, se menciona la inauguración de la autopista del Sol, cuya importancia tanto económica como turística a nivel regional como internacional, representa un beneficio para distintas personas e incluso para aquellos poblados que se encontraban retirados de este centro turístico, ya que a través del cual entran al país las divisas que van generando un mayor desenvolvimiento en la economía mexicana, provocando que el comercio en esta zona tenga un desarrollo favorable para los mexicanos, interconectándose así los elementos claves para conjuntar la economía (comercial, turística, social e incluso estratégica).



## 2.2 EL PLAN NACIONAL DE AUTOPISTAS ( OBJETIVOS Y LOGROS )

La reforma del Estado mexicano impulsada por el Presidente Carlos Salinas desde el inicio de su mandato, ha tenido, en las tareas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, una de sus mayores expresiones. Al principio de esta administración un objetivo era dotar al país de la infraestructura necesaria para la modernización, integrando y comunicando a México. De ahí que junto a la reconstrucción y modernización de la red carretera existente en 1989, fue necesario poner en marcha el Programa Nacional de Autopistas.

De esta forma para integrar las zonas productoras del país con las áreas de desarrollo industrial y comercial los puertos de la Nación, requiriéndose la construcción de ejes longitudinales y transversales que permitieran satisfacer con eficiencia, rapidez y seguridad la creciente demanda de traslado de bienes y gente, y apoyar el proceso de importaciones y exportaciones. De ahí la necesidad de una red de nuevas autopistas para que el país quedara comunicado de océano a océano y de frontera a frontera con carreteras de cuatro carriles y de altas especificaciones técnicas.

Con el Programa Nacional de Autopistas, se incluía la construcción de 4 mil kilómetros de autopistas para constituir seis grandes ejes carreteros y otras carreteras importantes.

Estos ejes fueron:

- Nogales, Culiacán, Tepic, Mazatlán, Guadalajara, Toluca y México.
- Ciudad Juárez, México, Puebla y Oaxaca.
- Reynosa, Monterrey/ Nuevo Laredo- Monterrey/ Saltillo, San Luis Potosí, Querétaro y México.
- Tuxpan, Pachuca, México.
- México-Acapulco.
- Tapachula, Arriaga, Tuxtla Gutiérrez, Cosoleacaque, Veracruz y México." ( 11 )

" En 1992, estarían en operación 3,160 kilómetros de autopistas de cuatro carriles, de los cuales 832 kilómetros son libres y 2,328 kilómetros son de cuota. " ( 12 )

Podemos resumir lo siguiente, dicho Programa incluye carreteras importantes como lo es la carretera México-Acapulco, misma que representó una fuerte inversión por parte de la Iniciativa Privada, logrando así un mayor acercamiento y beneficio para los autotransportistas como lo es un menor recorrido-tiempo, seguridad, entre otras. Pero a pesar de esta remodelación de la carretera anteriormente citada y de otras autopistas que se encontraban financiadas por la iniciativa privada, a través de las concesiones se ha seguido presentando un problema dentro de la red carretera, por un lado encontramos que a pesar de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó la concesión a aquella empresa u compañía que tuvieran la mejor propuesta y al precio accesible, estas empresas han establecido desde el momento de su operación una alza elevada de las cuotas, ésta alza provoca que la mayoría de los autotransportistas y usuarios de las autopistas prefieran tomar las carreteras federales ( libres ) y que las carreteras de cuota queden por debajo de la circulación o flujo de

los automóviles que se tenga previsto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de tal forma que esto perjudica tanto al Gobierno Federal como a la propia Iniciativa Privada, ya que al primero se vuelve a presentar los " problemas de embotellamiento " en las carreteras federales en temporadas altas, en cambio la Iniciativa Privada tarda más tiempo en recuperar la inversión que efectuó, haciendo esto lógico y que en el tiempo que su concesión sea deficiente.

El Programa de Infraestructura Carretera ha sido en nuestro país, uno de los más ambiciosos y durante esta década " se deben construir 12 mil kilómetros de autopistas, es decir, 6 mil más de los que contempla el Programa 1989-1994 ". ( 13 )

Para poder realizar el Programa Nacional de Autopistas, el gobierno de la República acudió a la figura jurídica de la concesión, la cual permite a los particulares prestar servicios públicos. Donde la SCT otorga las concesiones para construir y operar autopistas de cuota con distintos plazos que no sean mayores de 30 años.

Para seleccionar la mejor propuesta, la SCT, tomaba los criterios "( plazo de concesión, costo y garantía del menor tiempo para terminar la obra ), de esta forma realiza proyectos y establece las normas de construcción con criterios internacionales, tomando en consideración la preservación de ecosistemas, riesgos sísmicos y climatológicos de la región.

También se encarga a su vez de liberar el derecho de vía, supervisar la construcción, explotación y conservación, fija las tarifas iniciales y vigila que la operación del transporte se realice con seguridad, garantizando un tránsito promedio mínimo y una tasa de crecimiento anual. " ( 14 )

Como se señala, estas concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las encontramos en la Ley General de Vías de Comunicación ( arts. 161,162 ) título II Caminos, en donde explica quienes tiene facultad para el otorgamiento de las concesiones a los particulares, y así en este Programa, se ve cuales empresas cumplían de acuerdo a lo estipulado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Ley anteriormente citada, los requisitos acorde a los intereses del Gobierno Federal y por supuesto de los participantes, poniéndose así en marcha dicho Programa, cuyos objetivos y logros alcanzados por éste durante el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari, no fueron lo esperado para resolver en diversas carreteras el problema de embotellamientos que se presentaban en puertos ( mismos que sirven de conexión ), e incluso en aquellas que llegaban hasta nuestras fronteras.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la única autoridad que aplica la legislación a que se sujeta la explotación de las concesiones. En caso de cambio de titular de la concesión, la carretera y sus flujos responderán por el monto y el servicio de la deuda.

La fuente de recuperación económica de las autopistas de cuota concesionadas es, el ingreso por peaje. Las proyecciones se hacen con base en dos variables que determina la Secretaría: - el aforo vehicular ( tipo de vehículo ) y el crecimiento esperado. - las tarifas correspondientes.

" Así la estructura financiera de los proyectos carreteros concesionados recurren al capital de riesgo privado, deuda bancaria o bursátil y aportaciones federales complementarias. En lo referente al financiamiento no existe un modelo único ya que para etapas iniciales de las construcciones se utilizan créditos puente de la banca

comercial y papel comercial avalado. Entrando en operación, se emiten Certificados de Participación Ordinaria para sustituir la deuda de corto o mediano plazo. " ( 15 )

Debemos señalar que es importante que sólo la SCT autoriza las construcciones y explotaciones de las carreteras a lo largo del territorio nacional y a su vez vigile que éstas se cumplan a través de las empresas de la Iniciativa Privada, ya que por ningún motivo, a pesar de que algunas inversiones son a través de extranjeros, influyan en decisiones que perjudiquen a los intereses o violen nuestra soberanía, también es necesario, subrayar que de acuerdo a la estructura financiera de los proyectos carreteros es viable la utilización de créditos para el inicio de cualquier construcción.

Hasta 1992, " el gobierno mexicano financió en algunos casos con el 30% del costo total de la obra, mientras que el constructor ( concesionario ) ponía el 25% del valor de la construcción como capital de riesgo y conseguía financiamiento de los bancos o del mercado de capitales por el restante del costo total de la obra. " ( 16 )

El gobierno federal decidió allegar recursos con el refinanciamiento de carreteras de cuota que ya se encuentran en operación a cargo del organismo paraestatal de Caminos y Puentes Federales ( CAPUFE ), iniciando éste proceso con la carretera México-Cuernavaca.

No podemos dejar de mencionar que actualmente vivimos en una crisis la cual se presentó ante el alza inesperada del dólar y la devaluación del peso, esto trae repercusiones en todos los sectores de la economía mexicana y principalmente en las inversiones que realiza la iniciativa privada en el sector carretero, ya que con el alza que se dio tan repentinamente lo que costaba la inversión de una remodelación de

carretera, ahora se duplicó, provocando que los inversionistas tengan un " retroceso " en ésta o que las carreteras que se tenían en cuenta para su remodelación sean menos.

A pesar de sentirse el impacto en este sector, se continúa con el propósito de mantener en buenas condiciones nuestra red carretera para que puedan tener una óptima competitividad con las redes carreteras de nuestro país vecino ( primordialmente ).

En el Programa Nacional de Autopistas la inversión extranjera puede ser:

\* Financiando parte del valor de las obras por construirse.

\* Como socio del concesionario-constructor ( 49% ) de la participación accionaria sin necesidad de permiso previo .

\* Y comprando papel del que se emite con garantía de los ingresos futuros de la propia carretera ya en operación.

" Entre 1989 y 1992, el gobierno federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha concesionado 4,129 kilómetros de autopistas de cuota para ser construidas y operadas por inversionistas privados y en otros casos, por los gobiernos de los estados también se han construido 832 kilómetros de carreteras libres de cuatro carriles. " ( 17 )

Durante ese lapso, se construyó más de la meta establecida por el Presidente Carlos Salinas, este incremento , mejora los niveles de vida de las personas que anteriormente no tenían acceso para comerciar sus propios productos o aquéllos que envían sus mercancías a los diversos puntos de la República, principalmente ( puertos o ciudades fronterizas ) en donde se registran las actividades económicas y comerciales del país. También, con la ampliación de las carreteras libres se da pauta al mayor flujo de vehículos tanto particulares como de carga que juntos, incrementan el desarrollo del país.

" Hasta diciembre de 1992, se ponen en operación 3,205 kilómetros de autopistas y se encuentran en construcción 1,871 kms, teniendo así el Programa ,una inversión de 19 mil millones de nuevos pesos. Entre 1992 y 1994 se previó la construcción de más de mil kilómetros adicionales para la integración de las regiones estratégicas para el desarrollo del país. " ( 18 )

La meta del Plan Nacional de Autopistas establecida por el gobierno mexicano, muestra el interés por estrechar más las relaciones con nuestro mismo pueblo por un lado, y por el otro, su preocupación por estar dispuesto a la apertura que representa el Tratado de Libre Comercio, mismo que implica, el mayor desarrollo y apertura de todos los transportes, pero principalmente el carretero, a través de la red carretera estadounidense, la cual cuenta con un mayor número de carreteras comparadas con la de nuestro país.

Es así como se amplía y moderniza la infraestructura de comunicaciones y transportes con la participación de particulares en su construcción y operación.

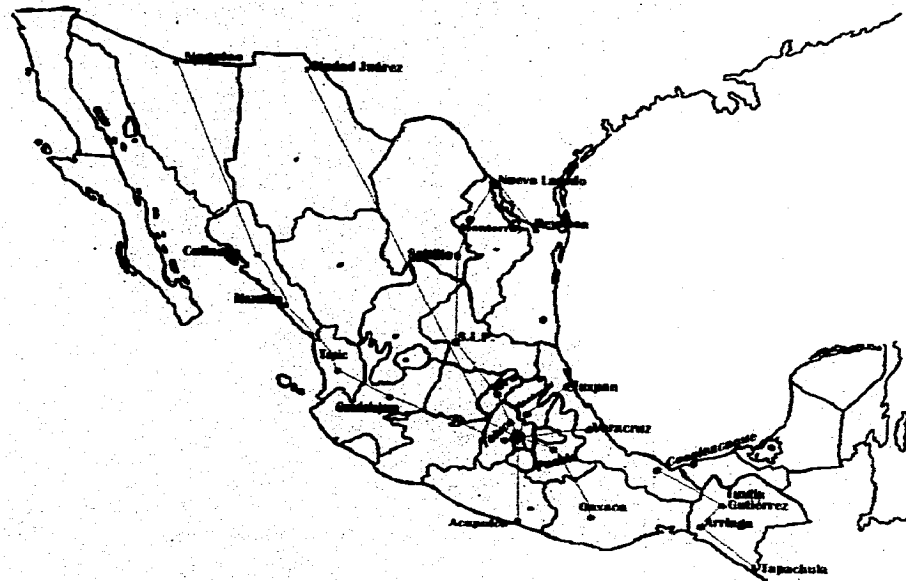
" Teniéndose en el mes de noviembre 6,294 kilómetros de nuevas autopistas en operación, se trabajó en la conservación y rehabilitación de 44,000 kilómetros de la red troncal de carreteras. En el medio rural se construyen 10,000 kilómetros de carreteras alimentadoras y de caminos vecinales. Superándose en 58% la meta establecida al principio de la administración. " ( 19 )

Con esta modernización que se da al sector carretero se logra el mayor número de autopistas construidas durante el sexenio, sin embargo, a pesar de estas autopistas, las tarifas por parte de las empresas concesionarias resultan elevadas para los usuarios y en mucho de los casos, éstos prefieren las carreteras libres ( donde la mayoría de éstas se encuentran en condiciones precarias, no tienen la seguridad que otorgan las carreteras de cuota y en algunas ocasiones se encuentran saturadas por la demanda de los usuarios ), sin lograrse resolver el problema de embotellamientos en las principales carreteras en donde el flujo comercial es importante, como lo son las carreteras fronterizas las cuales se encuentran en condiciones no favorables, y, aquéllas carreteras de cuota, debido a su elevada cuota permanecen casi aisladas, perjudicando a los concesionarios ya que en el tiempo concedido por parte de la SCT no obtendrán las ganancias de su inversión, por lo tanto, es conveniente que las empresas concesionarias bajen más las tarifas de las carreteras de cuota para que se permita un mayor movimiento de vehículos y autotransportistas, siempre y cuando esta reducción sea acorde al costo real de la infraestructura y de esta manera resulte viable tanto para los usuarios como para las empresas.



# **EJES CARRETEROS**

## **Programa Nacional de Autopistas**



### **2.3 EL FUNCIONAMIENTO DE LAS CARRETERAS**

Para poder realizar este subcapítulo, me fue necesario recurrir al periódico principalmente " El Financiero ", para analizar algunos casos de ciertas carreteras construidas durante el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari.

Con el impulso del desarrollo de autopistas modernas en el transporte carretero, al señalar el funcionamiento de carreteras, es a partir de su construcción, ampliación y modernización de éstas.

Debemos destacar que durante 1994 se suscitaron en el país diversos factores que no podemos dejar fuera de la investigación, ya que de alguna forma repercutieron en todos los sectores e incluso en las comunicaciones y transportes. El primero fue el conflicto suscitado en Chiapas por el ejército Zapatista de Liberación Nacional ( EZLN ), que repercutió en proyectos de carreteras que tenían alguna conexión con este estado de tal forma que debido a la fuerte tensión ocurrida ahí , se tuvo que " esperar " para la operación de la red carretera en los estados del Sur.

Como lo señala la C. Villegas Claudia en su artículo: " Hacienda al rescate de la autopista Arriaga-Huixtla, donde se menciona que el director de la empresa Autopistas Concesionadas de Chiapas que en agosto de 1991 ganó la licitación para construir la carretera de cuota, indica que desde marzo ya terminadas las obras de esa vía, hasta el momento no se ha cobrado ni un centavo debido a las situaciones socio-políticas que prevalecen en la zona " ( 20 )

Como consecuencia de la inestabilidad política-económica que se dio en Chiapas, las empresas concesionarias resultaron perjudicadas provocando un desequilibrio tanto para ellos como para la propia SCT ya que ésta al presentar su informe anual no logran el aforo vehicular esperado y a su vez los concesionarios pierden tiempo para recuperar su inversión.

Durante abril de 1994, la SCT con la construcción de autopistas en 12 estados, publica en el Financiero lo siguiente: " Se pone en marcha un Programa para duplicar la utilización de la infraestructura carretera, ya que de los 17 millones de dólares que exporta México, un 70% se hace a través de la frontera norte. Sin embargo, los cuellos de botella han provocado la subutilización de puentes y carreteras, con el nuevo esquema habrá una mejoría en el acceso del usuario a las autopistas, dando lugar a un mayor aforo y una mayor recuperación del inversionista. " ( 21 )

A pesar de estas declaraciones realizadas unos meses antes, en la actualidad vemos que estas carreteras modernas se encuentran vacías y no a logrado la iniciativa privada recuperar su inversión debido a que las cuotas establecidas son muy elevadas de tal forma que la mayoría de los usuarios deciden utilizar las carreteras federales, presentándose la saturación de los vehículos en éstas mismas que provocan pérdida de tiempo para los usuarios y el deterioro considerable de la red carretera.

De acuerdo a lo mencionado encontramos que el artículo " Deficiente Apoyo del Gobierno para Infraestructura en Comercio Exterior: IP " , escrito por Georgina Tristán donde la Iniciativa Privada señala que: " el balance sexenal de la infraestructura para apoyar el comercio exterior del país fue insuficiente, aún cuando el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 especificaba que el Gobierno Federal daría prioridad a la infraestructura ferroviaria, carretera, etc. Para apoyar entre otros rubros, a las exportaciones mexicanas. En carreteras más de 5 mil kilómetros de autopistas construidas, pero sin los aforos deseados por altas cuotas de peaje y el 60% de la red carretera en malas condiciones. " ( 22 )

" La construcción de carreteras concesionadas que fue la bandera que enarbó al presente sexenio en el sector de comunicaciones y transportes y a la cual se abocaron casi la totalidad de los esfuerzos públicos y en donde la iniciativa privada invirtió más de 10 mil millones de dólares, enfrenta serios problemas financieros." ( 23 )

De esta forma se aprecia que con los objetivos que desde su sexenio el Presidente Carlos Salinas de Gortari se propuso, solo una parte queda cumplida, es decir, la construcción más ambiciosa de la red carretera mexicana para incrementarla a los sectores productivos del país, pero acorde a la iniciativa privada el aforo de los vehículos no es el esperado.

Pero a pesar del Plan llevado a cabo por el Presidente Salinas, el problema de la red carretera aún persiste ya que el lento flujo de los autotransportistas en las zonas fronterizas sigue latente, encontrando así por un lado un aumento en la inversión por la iniciativa privada que fueron destinados a la modernización y construcción de varias carreteras como la autopista Guadalajara-Tepic que se terminó totalmente en el 94.

Acerca de esta autopista se encontró un artículo publicado en el Financiero escrito por Magaña Octavio: " La autopista Guadalajara-Tepic, cuenta con cuatro carriles con las especificaciones más avanzadas para la conducción segura, fue construida bajo contrato por Ingenieros Civiles Asociados ( ICA ), en donde utilizaron para la construcción pavimento hidráulico para la carpeta, a su vez cuenta con una longitud total de 203 kilómetros que forma parte de una red carretera que se inicia en la Frontera con E.U. y concluye, en el puerto de Veracruz, en el golfo de México y en la ciudad de Oaxaca, por otro lado. " ( 24 )

Esto significa que hubo un gran interés de inversión por parte de la iniciativa privada en las concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la red carretera. Durante la administración de Salinas se destaca la necesidad de contar con más y mejores vías de acceso en las poblaciones rurales del país, en donde la mayor parte de las demandas de la Secretaría se relacionaron a la construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de carreteras alimentadoras y caminos rurales.

" En este lapso se construyó 465 kilómetros, se reconstruyeron 7 mil 997.3 kilómetros, ejecutaron obras de conservación en 20 mil 987 kilómetros y se mejoraron mil 198 kilómetros. " ( 25 )

Con el término del sexenio del Presidente Carlos Salinas se ve los marcados contrastes que hay en las infraestructuras de las comunicaciones y transportes, y en su último informe de gobierno se obtiene " en el sistema carretero una inversión pública que ascendió a 10 mil 613 millones 22 mil nuevos pesos, y el movimiento de carga de 1988 a 1994 disminuye 10.5% , al pasar de 57 millones 354 toneladas movilizadas a 51 millones 322 mil toneladas. " ( 26 )

Como se menciona anteriormente, este movimiento de carga es el principal afectado debido a los costos en las autopistas de cuota, repercutiendo en el ámbito comercial, económico primordialmente del país. Aunque no se quisiera tomar en cuenta provoca una caída en toda la estructura nacional y en nuestros días es importante no descuidar este avance logrado en la red carretera pero siempre que las tarifas sean acordes a la capacidad de pago de los usuarios, de lo contrario seguirá presentándose los

" embotellamientos " en las carreteras federales en tanto que las autopistas presentarán un bajo flujo de movimiento, debido a que la inversión que puso la iniciativa privada y a su vez la ganancia en el tiempo otorgado de la concesión por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes resulta deficiente, lo que provoca que la iniciativa privada aumente en forma irracional la cuota, resultando perjudicados los usuarios principalmente.

Con el Programa Nacional de Autopistas no fue suficiente para poder agilizar el movimiento en la red carretera y aún se presentan rezagos considerables a pesar del total de carreteras construidas ( más carreteras = menos calidad ). Así como lo señala Abarca Francisco en el artículo " Creciente Déficit de Rutas pavimentadas " , mostrándose ahí mismo el número de carreteras sin pavimentar a partir de 1970 hasta 1993, presentándose una diferencia que contrarresta al principio de los 70.' ( 27 )

Por otro lado, el mantenimiento de la red carretera del país, es necesaria para que se continúe con las condiciones óptimas de su infraestructura y no afecte a los usuarios de los distintos puntos del país para que no se entorpezca el flujo de mercancías y personas.

En el último informe del Presidente Salinas de Gortari, en lo referente a la Longitud de la Red Nacional de Carreteras encontramos que durante el inicio de su gobierno y al finalizar hubo:

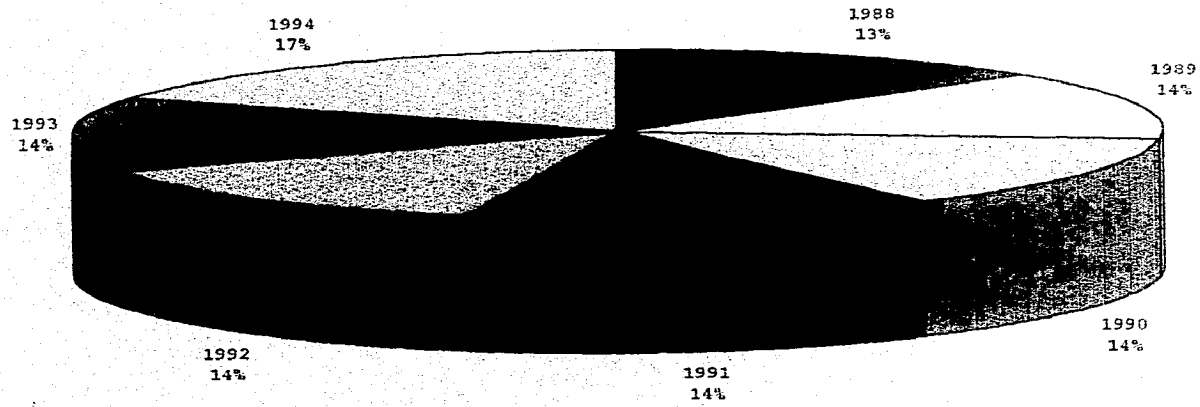
<b>AÑO</b>	<b>LONGITUD DE LA RED CARRETERA ( kms )</b>
1988	235,033
1989	237,057
1990	239,235
1991	241,962
1992	243,856
1993	245,183
1994	307,142

Tomando como punto de partida al iniciar 1988 con una longitud de 235,033 kilómetros y si lo comparamos en 1994 donde se obtuvo 307,142 km., encontramos que el avance fue de 72,109 kms. Pero este incremento se da a partir de los 2,000 kilómetros de carreteras anual. De ahí la poca diferencia en porcentaje de cada año.



Gráfico 1

Porcentaje de la longitud de la red carretera



Con lo relacionado al movimiento de pasajeros y carga, tomando los distintos modos de transporte se señala:

<b>Movimiento de Pasajeros y Carga por modo de transporte (miles de pasajeros y miles de tonelada)</b>		
<b>AÑO 1993</b>		
	<b>PASAJEROS</b>	<b>CARGA</b>
<b>TOTAL</b>	2,360,440	600,678
<b>CARRETERO</b>	2,319,378	366,628
<b>FERROVIARIO</b>	10,878	50,377
<b>MARÍTIMO</b>	4,845	183,451
<b>AÉREO</b>	23,339	222

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

<b>Movimiento de Pasajeros y Carga por modo de transporte ( miles de pasajeros y miles de tonelada )</b>		
<b>AÑO 1994</b>		
	<b>PASAJEROS</b>	<b>CARGA</b>
<b>TOTAL</b>	2,399,460	627,538
<b>CARRETERO</b>	2,354,000	390,600
<b>FERROVIARIO</b>	13,214	51,322
<b>MARÍTIMO</b>	4,920	185,375
<b>AÉREO</b>	27,326	241

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Si sacamos la diferencia que se presentó en cada uno de los medios de transporte, podemos observar e incluso afirmar que el modo de transporte carretero sigue ocupando un lugar sobresaliente aún por encima del aéreo o marítimo, con un mayor desarrollo en el movimiento de carga y pasajeros en el territorio nacional e internacional lo que contribuye al incremento del comercio exterior.

Durante los años 1993 y 1994, la diferencia entre los medios de transporte fue:

	<b>CARRETERO</b>	<b>FERROVIARIO</b>	<b>MARÍTIMO</b>	<b>AÉREO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Pasajeros</b>	34,622	2,336	75	1987	39,020
<b>Carga</b>	23,972	945	1924	19	26,860

Así tomando el total de movimiento de pasajeros y carga durante 1994 con un porcentaje del 100% , obtendríamos que el transporte carretero representó el 98.10% en pasajeros y el 62.24% en carga, el transporte ferroviario obtiene .55% en pasajeros y el 8.17% en carga; el transporte marítimo participa con el .20% en pasajeros y el 29.54% en carga y el transporte aéreo representa el 1.13% en pasajeros y el .038% en carga.

De esto obtenemos que tanto en el movimiento de pasajeros y el movimiento de carga se cubre el 99.98% ( ver cuadro 1 )

Ahora si el sector carretero sigue representando el sector con mayor demanda tanto de pasajeros como de carga y si tomáramos el total de este sector con el 100% , se daría el siguiente resultado:

Sector	Pasajeros	Carga	Porcentaje	
			Pasajeros	Carga
<b>Carretero</b>	2,354,000	390,600	100%	100%
<b>Ferroviano</b>	13,214	51,322	0.56%	13.13%
<b>Marítimo</b>	4,920	185,375	0.20%	47.45%
<b>Aéreo</b>	27,326	241	1.16%	0.06%

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<b>COMPARACIÓN 1993-1994 ( MODOS DE TRANSPORTE )</b>				
	<b>CARRETERO</b>	<b>FERROVIARIO</b>	<b>MARÍTIMO</b>	<b>AÉREO</b>
<b>PASAJEROS</b>				
<b>( 1993 )</b>	2,319,378	10,878	4,845	25,339
<b>PASAJEROS</b>				
<b>( 1994 )</b>	2,354,000	13,214	4,920	27,326
<b>DIFERENCIA</b>	34,622	2,336	75	1,987

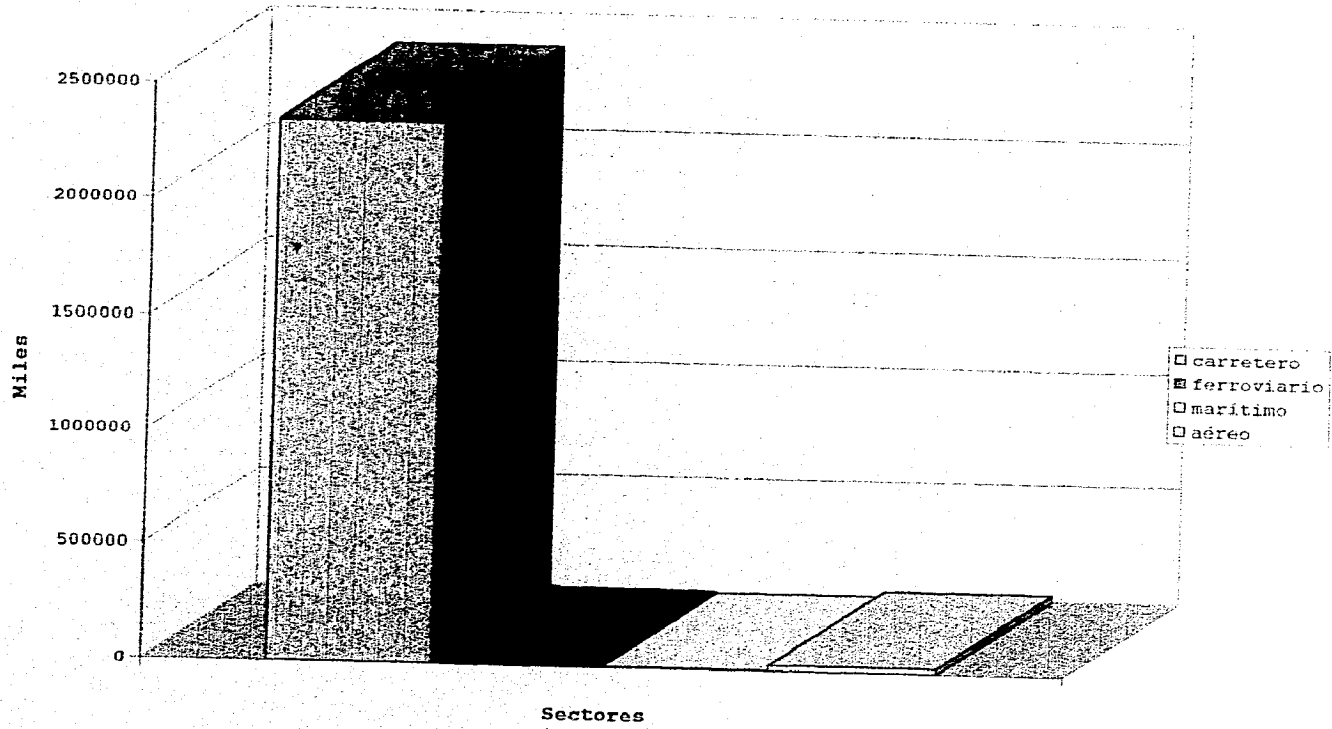
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<b>COMPARACIÓN 1993-1994 ( MODOS DE TRANSPORTE )</b>				
	<b>CARRETERO</b>	<b>FERROVIARIO</b>	<b>MARÍTIMO</b>	<b>AÉREO</b>
<b>( 1993 )</b>	366,628	50,377	183,451	222
<b>CARGA</b>				
<b>( 1994 )</b>	390,600	51,322	185,375	241
<b>DIFERENCIA</b>	23,972	945	1,924	19

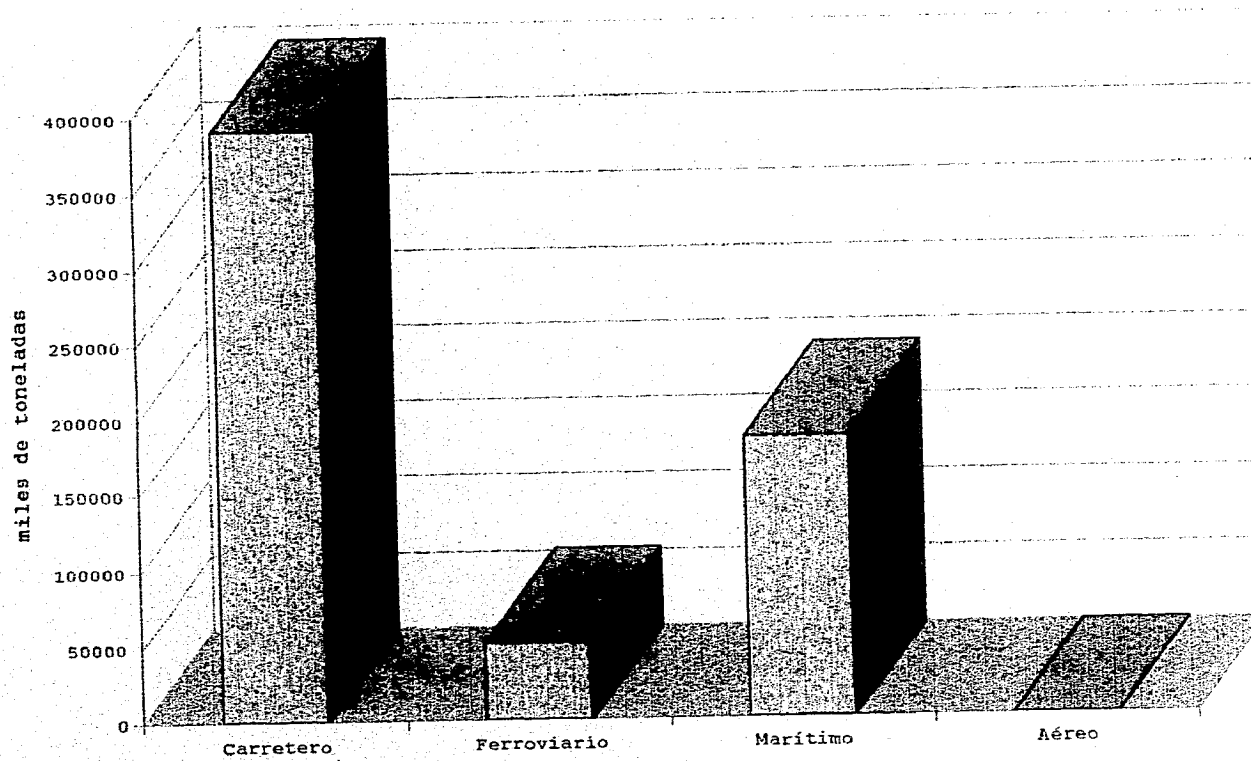
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Gráfico3

Movimiento de Pasajeros ( modos de transporte )



Movimiento de carga ( modos de transporte )



Acorde a lo realizado en las gráficas se puede concluir que es indispensable para el movimiento de carga y de pasajeros que el sector carretero mismo que representa la mayor demanda en el país como modo de transporte, se mejore la calidad de las infraestructuras, otorgándose un buen mantenimiento a las carreteras ( principalmente aquellas que se conectan con los puertos y zonas fronterizas ) debido a que éstos puntos de enlace dentro del comercio son un fuerte eslabón para el óptimo desenvolvimiento de la economía nacional.



## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) SCT. Informe de Labores 1988-1989.  
pp. 29-30
- (2) Ibidem. p. 31
- (3) Ibidem. p. 35
- (4) Ibidem. p. 36
- (5) Ibidem. p. 37
- (6) Ídem.
- (7) SCT. Informe de Labores 1988-1989.  
p.38
- (8) Ibidem. p. 39
- (9) Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México.  
México, SCT., 1991. 251 p.

( 10 ) Salinas de Gortari, Carlos. Quinto Informe de Gobierno.

pp. 1068-1094

( 11 ) Plan Nacional de Autopistas.

p. 3

( 12 ) Ídem.

( 13 ) Ídem.

( 14 ) Plan Nacional de Autopistas.

p. 4

( 15 ) Ibidem. pp. 5-6

( 16 ) Ibidem. p. 6

( 17 ) Ibidem. p. 7

( 18 ) Ídem.

( 19 ) Salinas de Gortari, Carlos. Sexto Informe de Gobierno.

pp. 1022-1038

- ( 20 ) Villegas, Claudia. " Hacienda, al rescate de la autopista Arriaga-Huixtla." El Financiero p. 15
- ( 21 ) SCT. " Programa para duplicar la utilización de la ..." El Financiero p. 16
- ( 22 ) Tristán, Georgina. " Deficiente Apoyo del Gobierno para Infraestructura..." El Financiero p. 18
- ( 23 ) Ídem.
- ( 24 ) Magaña, Octavio. " Terminarán totalmente este año la Autopista Guadalajara-Tepic. " El Financiero p. 35
- ( 25 ) Salinas de Gortari, Carlos. Quinto Informe de Gobierno ( Anexo 1993 )  
p.113-114.
- ( 26 ) Rodríguez, Leticia. " Marcados contrastes en Infraestructura ." El Financiero.  
p. 7
- ( 27 ) Abarca, Francisco. " Creciente Déficit de Rutas Pavimentadas." El Financiero  
p. 10

## **CAPÍTULO No. 3**

# **COMPROMISO DE MÉXICO EN EL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

### CAP. 3 COMPROMISO DE MÉXICO EN EL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

En nuestro tiempo, para nuestro país es importante contar con una eficaz infraestructura en sus servicios para poder competir con los servicios de otros países, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio, la infraestructura carretera de México se ve en una marcada desventaja, principalmente por la falta de proyectos adecuados para la explotación y construcción de la red.

Sin embargo, como señale en el anterior capítulo, con el gobierno del Presidente Carlos Salinas de Gortari se reconstruyen la mayor parte de las carreteras que anteriormente se encontraban en condiciones precarias y se da la construcción de nuevas carreteras para enfrentar la modernización y el compromiso que representa el Tratado de Libre Comercio frente a su país vecino ( Estados Unidos ), para que se pueda dar un mayor flujo en las mercancías es necesario contar con una adecuada red tanto en tamaño como en dimensiones, para poder participar en un desarrollo no solo regional incluso internacional.

Así en la actualidad, los servicios representan “ en los países desarrollados, la proporción más importante de la producción total de sus respectivas economías, contribuyendo dicho sector en Estados Unidos y Canadá con alrededor del 70 por ciento de su producto interno bruto.” ( 1 )

Como se señala, los servicios en países industrializados han desempeñado un papel importante considerándolo como un elemento clave para su desarrollo, influyendo así en condiciones políticas, sociales, militares e incluso en la seguridad de los propios países. De esta forma tanto Estados Unidos como Canadá al firmar el TLC con nuestro país ven la forma adecuada para que las comunicaciones y transportes sean un punto de negociación.

En México el interés por los servicios se da a mediados de los años setenta como resultado de:

“ Revolución tecnológica en el campo de las telecomunicaciones y la informática permitiendo la incorporación de un cambio técnico a los procesos productivos manufactureros e incrementando las posibilidades de comerciar servicios, donde los transportes experimentaron un rápido progreso tecnológico.

\*\* El proceso de externalización de servicios ( preferencia que las empresas muestran por comprar cualquier tipo de servicios a compañías especializadas en lugar de producirlos internamente ).

\*\*\* Los encadenamientos productivos entre los diferentes sectores y actividades económicas se han multiplicado.” ( 2 )

Como podemos observar en comparación con los Estados Unidos y Canadá, los servicios en nuestro país empiezan a tomarse más en cuenta en los setenta, es decir, con el gobierno del entonces presidente José López Portillo, mismo que valora la importancia fundamental de este sector tan indispensable en nuestra economía, ve la importancia de modernizar estos transportes y las comunicaciones ya que de ahí representaba el desarrollo o atraso de la sociedad y también de los sectores productivos del país. Y con las deficientes estructuras en los transportes se expresan más los problemas que acarrearán éstos.

“ Los servicios pueden comerciarse de cuatro formas:

- \* La movilidad transfronteriza del servicio ( transporte transfronterizo de pasajeros empleando cualquier medio )
- \*\* La movilidad transfronteriza del consumidor
- \*\*\* La movilidad temporal del personal
- \*\*\*\* La presencia comercial

Representando los servicios en el comercio internacional una cuarta parte del total y en nuestro país contribuye con más de una tercera parte del total del comercio.” ( 3 )

La mayoría de los países ven la importancia que representa un eficaz transporte para cualquier actividad e incluso sector, preocupándose así de utilizar diferentes modalidades para el crecimiento interno ( es así como para sacar la producción de un

poblado y llevarlo a un puerto, utilizan el transporte terrestre y al llegar al puerto de salida utilizan el transporte marítimo o el aéreo siguiéndose todo dentro de un Plan Logístico que ayude a conectar zonas estratégicas, zonas comerciales e incluso turísticas.

Durante los últimos años se ha prestado atención creciente a las relaciones internacionales en materia de servicios, debido a que no existe alguna reglamentación internacional que regule su comercio, de ahí la necesidad de buscar a partir de la década de los 80' regular el comercio de servicios, tanto regional como multilateral.

Un ejemplo claro de esta búsqueda es el caso de la Unión Europea en donde los países integrantes se comprometieron a liberalizar las diferentes actividades de servicios.

“ Otro ejemplo concreto pero a nivel bilateral fue el realizado por Estados Unidos e Israel, que en 1985 firmaron una declaración sobre servicios buscando la liberalización del comercio en este sector ( primordialmente el comercio intrafronterizo y el turismo ).” ( 4 )



Acorde a los ejemplos señalados, podemos tomar el caso de la Unión Europea, si nuestro gobierno se preocupara por tomar las medidas estándares acorde con las carreteras de E.U. conectándose a través de los estados fronterizos de ambas naciones lograríamos así un mayor flujo de todo tipo de mercancías, esto a su vez implicaría un desarrollo bilateral en la red carretera, eliminando obstáculos que perjudican el intercambio comercial entre los dos países y de esta forma se lograría una unificación en el sistema carretero en la zona de América del Norte ( Canadá, Estados Unidos y México ) como el ya existente en la Unión Europea, dándose una transformación eficiente para los tres países y convirtiéndose en el único sistema carretero unificado en el continente americano.

A nivel multilateral en la Ronda Uruguay del GATT ( 1986 ) se creó un grupo de Negociación de Servicios, para establecer un Acuerdo General sobre Comercio de Servicios ( GATS ) donde se establecen “ reglas para los intercambios internacionales sobre los servicios y efectuar un primer intercambio de concesiones para liberalizar en forma progresiva ese comercio; incluyendo todos los servicios y cubriendo las cuatro modalidades de comerciar internacionalmente y también principios relacionados con la transparencia, la integración económica entre países, salvaguardas, subsidios, etc. ”  
( 5 )

De acuerdo a lo estipulado en la Ronda de Uruguay, el GATS presentaría un primer obstáculo en sus principios que sería el manejo de los servicios ( sin excepción alguna ) en los países integrantes , aquí se presentaría problemas para ciertos países como México, ya que al hablar de servicios encontramos telecomunicaciones, financieros, etc. Y en nuestro país en materia de telecomunicaciones encontramos que

su uso y explotación sólo es para el Estado y ningún otro país puede interferir en materia de éstos. Así como menciono un ejemplo en el caso de México, también en otros países acorde a sus constituciones pueden violar la soberanía de alguno de éstos lo cual implicaría que este Acuerdo no se cumpla por ellos.

Además cabe mencionar que en todos los países de nuestro continente cuentan con diferentes relieves, climas e incluso infraestructuras muy diferentes lo cual implicaría una lenta adaptación par poder conjuntarse eficazmente.

### **3.1 LOS SERVICIOS EN EL ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS**

El 1o. De enero de 1989, Estados Unidos y Canadá establecen una zona de libre comercio en donde ambos países se comprometen a no incrementar los obstáculos existentes al momento de la entrada en vigor del Acuerdo y posteriormente se establezca el principio de "trato nacional" que consistiría en un tratamiento igual a los proveedores de servicios de los dos países.

Sin embargo, "dentro de las actividades excluidas más importantes quedaron todo tipo de transporte, los servicios básicos de telecomunicación, algunos servicios profesionales, servicios prestados por el gobierno y las industrias de entretenimiento."

(6)

Como se señala, aunque ambos países son desarrollados, también se preocupan por reservarse la autonomía en algunos servicios, como el de todo tipo de transporte. Comparando la infraestructura carretera de ambos países es posible notar que los Estados Unidos cuentan con una ventaja en kilometraje en relación a Canadá, y lógico que el clima de ambos países es diferente y acorde a esto los reglamentos para los autotransportistas y usuarios de las carreteras varían, simplemente porque son distintas condiciones que se presentan en cada una de éstas naciones. Sin embargo cuando se suscribe el Tratado Trilateral de Libre Comercio ( Canadá y Estados Unidos ), aceptan negociar algunos aspectos de los transportes y junto con nuestro país estipulan que acuerdos se llevarán en este sector y cual es el plazo destinado a cada uno de ellos.

### **3.2 POSICIÓN DE MÉXICO EN LAS NEGOCIACIONES CON CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS**

México, pretende que se establezcan principios para la conducción del comercio de servicios entre los tres países que permitan que la liberalización sea mutuamente ventajosa y pugna por que se incluya tanto a aquellos que usan intensivamente el capital como la mano de obra.

Mientras Canadá y Estados Unidos " mantienen restricciones que impiden el desarrollo de las exportaciones de servicios mexicanos en áreas donde México goza de ventajas competitivas. " ( 7 )

De esta forma las negociaciones en materia de servicios se dividen en seis grupos entre los cuales encontramos el transporte terrestre al cual enfoco mi atención.

De acuerdo a lo estipulado, es necesario mencionar que nuestros países vecinos con estas restricciones que ponen a México, no es posible lograr una verdadera unificación de un bloque como tal, sin embargo desde el inicio de las negociaciones del Tratado, nuestro país trata de " nivelar " los temas en donde nos encontramos en una notoria desventaja, aunque en materia de servicios principalmente carreteras y el transporte terrestre hemos alcanzado un desarrollo considerable que beneficia al pueblo ( la comunicación entre los diversos puntos estratégicos, turísticos, económicos del país ) para el mayor movimiento de las mercancías y personas, mismo que permite la utilización de diversos elementos para la unificación de un sistema en

particular como lo es la economía mexicana y a su vez se logre la competitividad en este sector para hacer frente al reto establecido en el Tratado.

Sin embargo se tiene que cuidar que las empresas que tienen las concesiones de las carreteras mexicanas no exageren en los costos de los servicios básicos porque esto implicaría un efecto negativo en los costos de las actividades productivas.

Lo negociado en el Tratado Trilateral de Libre Comercio por Estados Unidos, Canadá y México en materia de transportes se encuentra en el capítulo 12. " Pero dentro de este capítulo, encontramos algunos conceptos o temas relacionados con éste sector en lo referente a Normas Técnicas, es así como en el capítulo de Medidas Relativas a la Normalización se contiene los principios para la administración y seguimiento de las disposiciones que en materia de normalización fueron acordadas a lo largo del Tratado, por medio de los subcomités de normalización acordando la creación de un subcomité en Transporte Terrestre. " ( 8 )

Esto debido a que no es factible que en los países integrantes tengan normas iguales debido a las condiciones de cada país y su industria, para poder entender esto se citarán dos ejemplos relacionados con el Transporte Terrestre.

Un primer caso puede ser las diferencias climáticas en cuanto a la divergencia de normas entre los países integrantes. En Canadá desde 1992, el Departamento de Transporte exige que los automóviles circulen con las luces prendidas todo el tiempo, para evitar accidentes. Sin embargo, en México esta situación no se aplica, por lo que dicha medida no puede aplicarse, ya que tanto las condiciones climáticas como de visibilidad son diferentes.

El segundo caso relacionado con la infraestructura y con las condiciones geográficas, en donde se establecen diferentes normas es el de las llantas. Ejemplo: Una llanta de 4 capas funciona muy bien en las carreteras americanas, pero en México esta situación no es la misma ya que en carreteras como la de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas a Veracruz, es probable que un carro con llantas americanas que efectúe un recorrido por éstas sufra un percance debido a las condiciones de las carreteras mexicanas. Es así como las normas empleadas en E.U. para la fabricación de llantas es diferente y no se pueden aplicar aquí en nuestro país.

**( Comercio Transfronterizo de Servicios dentro del Tratado Trilateral de Libre Comercio )**

Como se señala en el TLC este capítulo se enfoca a las medidas que las Partes adopten o mantengan sobre el comercio transfronterizo de servicios, incluyendo aquellas relativas a producción, distribución, comercialización, venta y prestación de un servicio, al pago y uso del servicio, el acceso y uso de sistemas de distribución y transporte relacionados con la prestación del servicio, a la presencia en su territorio de un prestador de servicio de otra Parte y al otorgamiento de una fianza u otra forma de garantía financiera, como condición para la prestación de un servicio.

Así, " en México, el 66% de su producción total está representada por los servicios y a su vez este sector contribuye con el 62% del empleo total del país.

En Estados Unidos y Canadá, más del 70% están representados por los servicios. "

(9)

El comercio mundial de servicios se ha incrementado rápidamente más que el de mercancías y la inversión extranjera en el mundo está dirigiéndose a ese sector, es decir, sin servicios eficientes y productivos, una economía no puede ser internacionalmente competitiva, ni enfrentar en forma adecuada los cambios que se presentan en la economía mundial.

De esta forma nuestro país ve la necesidad de construir un mayor número de carreteras para que así el comercio principalmente con Estados Unidos se incremente a través de nuestros estados fronterizos, readaptándose a los cambios que han surgido a nivel mundial.

La liberalización de comercio de mercancías requiere como complemento obligado la liberalización del comercio de servicios, así la inclusión de éstos en el Tratado de Libre Comercio permite a los integrantes de Norte América ser más competitivos en bienes y servicios.

Para la liberación del comercio de servicios, se puede hacer de cuatro formas:

\* Transfronterizamente

**\*\* A través de la movilidad del consumidor**

**\*\*\* Mediante la movilidad del prestador del servicio**

**\*\*\*\* Mediante el establecimiento de empresas productoras de servicios en el país importador.**

En el artículo " Total liberación de la Ley de Inversión Extranjera para infraestructura comercial " escrita por Georgina Tristán, se hace mención: " que de no realizarse esta liberación, el capital externo difícilmente invertirá en obras de infraestructura y sus niveles cuando más llegarían a dos mil millones de dólares. De no tomarse esta medida la devaluación del peso frente al dólar retrasará las inversiones en materia de infraestructura, necesarias para hacer frente a la apertura comercial, ya que el gobierno se retirará y las empresas privadas tendrán problemas con el financiamiento caro.

Las deficiencias de los principales modos de transporte de apoyo al comercio internacional de México dificultarán las ventas al exterior, y la falta de una adecuada infraestructura de frente a los acuerdos comerciales que entran en operación este año y los ya establecidos con Estados Unidos, Canadá y Chile, podría convertirse en un cuello de botella para las exportaciones." (10)



Cabe mencionar que con la crisis de la devaluación del peso por la cual atraviesa el país, repercute determinadamente en las inversiones que la Iniciativa Privada hace en el sector carretero primordialmente en la infraestructura, dándose así un estancamiento que podría retrasar el desarrollo por la modernización y aquellas en donde la iniciativa privada representa un punto clave para su construcción, ampliación, etc., se verían afectados los proyectos quedando inconclusos. Además con esta crisis devaluatoria, las empresas que pidieron crédito a bancos u instituciones extranjeras para la construcción de la red carretera se ven perjudicadas debido a que el monto que debían se eleva, afectando esto a los intereses de la iniciativa privada y de ahí la importancia de equilibrar las cuotas en las autopistas, presentándose como factor determinante para el desarrollo de exportaciones y a su vez un rezago en toda la infraestructura impidiendo que el tráfico internacional del país se movilice.

Por una parte, para regir el comercio de servicios entre los países miembros del TLC se contemplan tres principios básicos:

- 1) Trato Nacional
- 2) Trato de Nación más Favorecida
- 3) El no requerimiento de la presencia del proveedor en el territorio de la Parte que importa el servicio ( establecido en los artículos 1202, 1203 y 1204 del cap. XII comercio transfronterizo de servicios.)

Sin embargo, los tres países se reservaron la aplicación de uno o más principios, éstas reservas fueron de tres tipos:

- a ) Sin apertura
- b ) Con apertura parcial
- c ) Con calendario de liberalización ( Estas reservas las citaremos adelante )

**México** está abriendo sus mercados de servicios, aunque la mayoría ya estaban liberalizados desde antes que se iniciaran las negociaciones con miras al TLC, también se reservó la aplicación de los principios mencionados en relación con todos los sectores restringidos por la Constitución, manteniendo esta en sus requisitos de concesión en todas las actividades que hoy lo requiere, como obras marinas y fluviales y la construcción y operación de carreteras.

Estados Unidos se reservó el transporte marítimo y Canadá los servicios culturales y el cabotaje marítimo.

Los tres países a su vez se comprometieron a permitir a los consultores jurídicos en leyes extranjeras a prestar sus servicios en sus respectivos territorios. Sin embargo, en México las firmas de consultores extranjeros no podrán contratar a abogados mexicanos.

### 3.3 EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO EN MATERIA DE TRANSPORTE DE CARGA

" El transporte de carga en México representa el 63% del ingreso de todo el sector transporte y proporciona el 90% de los empleos de este sector. La tasa de crecimiento del transporte carretero transfronterizo ha sido del 9% durante los últimos años. " ( 11 )

De ahí la importancia de tener el transporte de carga nacional en óptimas condiciones para elevar nuestro nivel de productividad, y el de los habitantes. Logrando así el equilibrio para el comercio tanto interno como externamente, pero a pesar de lo trascendental que resulta el modernizar los equipamientos, pesos y dimensiones, entre otros, esto ha resultado deficiente e incluso se compara lo obsoleto que son los camiones nacionales para el comercio exterior.

En el artículo publicado en el Financiero el 10 de noviembre del 94, " Solicitan Transportistas gradualidad y verificación del Reglamento de Pesos y Dimensiones, se menciona que algunos transportistas desean obtener más ganancias sobre las inversiones que se realizaron en la compra de vehículos y cajas de remolque, solicitando además la instalación de una red de básculas que verifiquen la aplicación del reglamento para estar en condiciones iguales de competencia. " ( 12 )

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

Ya que el comercio del país se maneja a través del transporte terrestre más por la red carretera que por el ferrocarril, lo que genera que los usuarios del transporte de carga utilicen la red carretera para trasladar la mercancía, de ahí la importancia que se debe tener por lograr el máximo aprovechamiento del Plan Nacional de Autopistas, para que se puedan utilizar estas vías y cuotas realmente razonables.

Como respuesta a dicho artículo encontramos que en marzo del 95' se publica el artículo. " Estudia el Gobierno modificar el Reglamento de Pesos y Dimensiones: El Gobierno estudia mecanismos para sacar de la difícil situación financiera a más de 4 mil empresas de autotransportistas de carga. A su vez en carreteras se continuará impulsando la participación prioritaria en autopistas, pues permite reducir la estructura de costos de la economía... " ( 13 )

En resumen, ante la actual crisis, el gobierno mexicano no ha realizado el estudio para la posible modificación que beneficiaría a los autotransportistas, de tal forma que se continúa con la competencia desleal por parte de los autotransportistas piratas, mismos que, no pagan impuestos y pueden prestar sus servicios por debajo del costo repercutiendo en los transportistas cuyos papeles tienen en regla y teniendo que malbaratar sus servicios.

De tal manera que con el TLC, el comercio de bienes se incrementará substancialmente, con lo que el crecimiento del sector también aumentará. Además, más del 70% del comercio de México con sus vecinos del Norte se realiza por transporte carretero. Siendo importante la liberalización de este sector. Por otro lado, " el autotransporte de pasajeros transporta alrededor de 2,200 millones de pasajeros al

año y contribuye con el 98% de todos los pasajeros transportados en el país. De los 4.1 millones de mexicanos que viajan al exterior, el 71% usa el autotransporte." ( 14 )

Sin embargo, en un artículo publicado el 4/nov./94, por el Financiero se menciona: " La Canacar comienza a sentir los estragos de la apertura comercial, denunciando ante las autoridades de la SCT y SHCP en Mexicali, que los transportistas estadounidenses que prestan servicios públicos en la frontera violan los acuerdos en materia de transporte de mercancías." ( 15 )

Acorde a lo mencionado, debemos poner atención a las irregularidades que los autotransportistas del país vecino presentan y lograr que respeten los convenios que se han dado entre ambos países para que realmente se logre una competencia igualitaria y a través de la apertura del TLC la utilización de este sector sea más lográndose una estructura productiva.

En lo correspondiente al Transporte Terrestre en el TLC, se mencionan los Puntos de Enlace ( anexo 1212 ) el cual señala: que 1) Además de lo dispuesto en el artículo 1801 " Puntos de Enlace " para el 1o. de enero de 1994, cada una de las partes instalará puntos de enlace que proporcionen la información que publique esa parte sobre servicios de transporte terrestre en lo tocante a la autorización para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios, tecnología, para ayudar a los interesados a establecer contacto con los organismos gubernamentales competentes." ( 16 )

El artículo 1801 establece "Cada una de las partes designará un punto de enlace para facilitar la comunicación entre ellas sobre cualquier asunto comprendido en este Tratado. Cuando una parte lo solicite, el punto de enlace de otra parte indicará la dependencia o el funcionario responsable del asunto y prestará el apoyo que se requiera para facilitar la comunicación con la parte solicitante." (17)

En el anterior anexo destinado para transporte terrestre se incluye una cláusula de salvaguardia que puede ser aplicada en caso de que esta industria se vea negativamente afectada por la liberalización. Es decir, el periodo de liberalización puede ser ampliado por la razón mencionada. Pero también puede una disposición que prevé la posibilidad de acelerar, a partir del 8o. año en vigor del Tratado, el calendario de liberalización o de ampliar la del ámbito de la misma.

Por otro lado, en lo correspondiente al procedimiento de revisión se señala :  
"Durante el 5o. año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, y en lo subsecuente durante cada 2o. año hasta que haya concluido la liberalización para el transporte por autobús y camión indicado en las listas del Anexo Y de cada una de las partes, la Comisión recibirá y examinará un informe de las partes que evalúe los avances referentes a la liberalización y que incluya los aspectos : a ) efectividad de la liberalización b ) problemas específicos o efectos no previstos derivados de la liberalización sobre los sectores del transporte en autobús y camión de cada una de las partes c ) modificaciones al periodo de liberalización.

La Comisión procurará resolver todo asunto que se derive del examen del informe. Las partes realizarán consultas a más tardar 7 años después de la fecha de entrada en vigor del Tratado para examinar la posibilidad de anteriores compromisos de liberalización.

Asimismo el TLC, contiene una serie de disposiciones para la compatibilización de las normas de transporte terrestre entre los tres países. Estas disposiciones forman parte del capítulo sobre Normas Técnicas. Estas se refieren a las aplicables a los choferes ( idioma, normas médicas ), a los vehículos ( como peso, dimensiones, llantas, frenos, etc. ) y a señales de tráfico. También se prevé la compatibilización de normas para ferrocarril, en relación con el personal operativo, las locomotoras y el equipo." ( 18 )

En lo que hace al calendario de liberalización de transporte carretero, a la entrada en vigor del TLC tanto Estados Unidos como México, permitirán el cruce transfronterizo recíproco de autobuses de fletamiento turístico.

Canadá tiene liberalizado el autotransporte carretero con relación a México y Estados Unidos. Este país en la actualidad aplica una moratoria a su ley de transporte como un reflejo a sus restricciones aplicadas por México a ese país.

**En autotransporte:**

El Tratado Trilateral de Libre Comercio ( TTLC ), en materia de autotransporte de carga, prevé una apertura gradual en dos aspectos: \* trayectos internacionales \*\* inversión extranjera. Los principales acuerdos son los siguientes:

Canadá continuará permitiendo que los transportistas de carga mexicanos y estadounidenses obtengan permisos para operar en Canadá sobre la base de un tratamiento nacional.

Estados Unidos continuará permitiendo a los mexicanos mantener una participación que no implique control en las compañías estadounidenses de transporte interno de carga.

El Tratado de Libre Comercio, no afectará los requerimientos en materia de migración de ninguno de los países signatarios.

#### **Tres Años Después de la Firma del Tratado**

Ambos países permitirán los servicios transfronterizos de carga a sus respectivos estados fronterizos.

Estados Unidos permitirá el 100% de inversión mexicana en empresas de carga internacional.

México autorizará hasta 49% de inversión extranjera en empresas de autotransporte de pasajeros y de carga internacional.

#### **Tres Años Después de la Entrada en Vigor del Tratado**

Ambos países permitirán los servicios transfronterizos de autobús con itinerario fijo.



### **Seis Años Después de la Firma del Tratado**

Tanto Estados Unidos como México permitirán los servicios transfronterizos de carga internacional en todo el territorio.

### **Siete Años Después de la Firma del Tratado**

Estados Unidos permitirá 100% de inversión mexicana en empresas de autotransporte de pasajeros.

México aceptará la inversión estadounidense y canadiense, hasta 51% del capital, en empresas de autotransporte de pasajeros y de carga internacional.

### **Finalmente, al Undécimo Año Después de la Entrada en Vigor del Tratado**

México permitirá 100% de inversión extranjera en empresas de autotransporte de pasajeros y de carga internacional. No se permitirá el cabotaje ni la inversión en empresas de transportes de carga doméstica.

Así, el transporte de carga es un insumo intermedio que ocupa una posición estratégica en cualquier economía, por su influencia en los precios domésticos de oferta de los productos, como consecuencia de las ineficiencias que se presenten en el sector y la existencia de estructuras monopólicas en los mercados de sus servicios, constituyen un lastre para las demás ramas económicas.

“ Tanto México como Estados Unidos han llevado a cabo procesos de desregulación del transporte de carga, los cuales han tendido a eliminar las barreras a la competencia que creaban las regulaciones anteriormente existentes, así como a remover los obstáculos innecesarios a la búsqueda de eficiencia por parte de los agentes económicos privados.” ( 19 )

Para la apertura del sector transporte a la competencia externa resulta el complemento lógico una mayor competencia interna, mientras que las oportunidades de una mayor flexibilidad operativa generadas por la apertura constituyen la culminación del proceso de mejoría en la eficiencia, iniciado con la desregulación.

A pesar de que la liberalización que se da en el sector transporte con la firma del TLC, este sector presenta deficiencias en comparación con Estados Unidos, teniendo que responder inmediatamente a las nuevas reglas que se imponía, por un lado la construcción de más carreteras y puentes nacionales, su conservación y la modernización resultan deficientes en relación a la costosa infraestructura de la red carretera en Estados Unidos.

A nivel bilateral ( Estados Unidos-México ), el país se preocupó por el mejoramiento de la red carretera que enlaza los estados fronterizos y en algunas ocasiones en conjunto con el gobierno estadounidense se logran construir puentes internacionales para el comercio exterior.

Como el art. de Carlos Viguera " Abrirá nuevo puente internacional en el Cruce Sta. Teresa- San Gerónimo donde dicho puente traerá consigo un descongestionamiento en el área del Paso." ( 20 )

Otro artículo de suma importancia en donde vemos la comparación de nuestra red carretera con la de Estados Unidos, es el publicado por Carlos Viguera " Invertirá Texas 260 millones de dólares en carreteras para integrarse mejor al Tratado: El gobierno federal, estatal y municipal invertirá en obra de infraestructura carretera 260 mdd para la mejor integración al TLC cuyo impacto con esta frontera será de 1 billón de dólares en infraestructura, mientras que en nuestro país la falta de planificación, financiamiento, congelación de planes, improvisación, influyentismo y rezago frente a los grandes problemas de infraestructura, frena el desarrollo de Ciudad Juárez quedando intactas las viejas estructuras carreteras. Sin embargo, el empresario de Cementos de Chihuahua , propuso al municipio construir una carretera que bordee la línea fronteriza para entroncarla hasta la planta de cementos de Chihuahua en Samalayuca atravesando por terrenos nacionales y ejidos, a cambio de gozar de estímulos y ventajas fiscales." ( 21 )

Los estados fronterizos del país vecino ( E.U ), ante la apertura del Tratado se han propuesto modernizar sus carreteras para tener el desarrollo en sus sectores , mientras que en México por falta de proyectos, que estén acordes a las necesidades y el costo de estos, así como la actitud de las personas e incluso del Gobierno Federal para lograr que la inversión que se destine al sector carretero ( en la conservación, construcción y modernización ) se logre una mayor utilización del transporte intermodal a través de éstas conectándolos con los centros turísticos, puertarios, económicos y comerciales.

Otro ejemplo en donde se nota la participación de empresas mexicanas para la construcción de puentes fue: “ La empresa Marinos que construyó el puente internacional Reynosa-Pharr que inicia en Reynosa-Río Bravo para conectar del lado americano con la ciudad de Pharr, Texas, en la carretera estadounidense 281 que sube a San Antonio y que se extiende hasta llegar a Canadá.” ( 22 )

Como podemos apreciar el Estado fronterizo de Monterrey que conecta hacia el Estado de Texas ( E.U. ), representa la mayor importancia en relación bilateral y es el principal conducto tanto de personas y mercancías, éstas que se importan y exportan, a través del transporte terrestre representando así mayor utilización de la red carretera y siendo un punto estratégico para el país ya que a través de este se lleva el manejo del intercambio comercial de ahí la urgencia por adecuar la red carretera del país ( primordialmente de los estados fronterizos ) ya que siendo una zona potencial, aún se presentan rezagos notorios.

En relación al transporte de carga que ha presentado desregulaciones hacia este transporte con el fin de mejorar servicios, costos, etc., no se ha logrado obtener resultados deseados.

Como se señala en el artículo “ Inconclusa la Desregulación del Autotransporte de Carga ” escrito por Jaime Hernández, señalado lo siguiente: “ La desregulación del autotransporte de carga del país está inconclusa, razón por la cual no se ha podido alcanzar la competitividad con E.U.A. y Canadá, debido a que el autotransporte atraviesa por una situación difícil y crítica por la sobreoferta del servicio con un mercado deprimido, altos costos del financiamiento, elevadas cuotas en las autopistas,

importación ilegal de vehículos usados, exceso de trámites burocráticos y la falta de instalación de una red de básculas.” ( 23 )

Otro problema relacionado con el desarrollo de los autotransportistas es el excesivo burocratismo, ya que los autotransportistas deben de cumplir con más de 130 disposiciones legales frenando así el desarrollo y entorpeciendo el buen funcionamiento de sus servicios.

El autotransporte de carga constituye un elemento clave para el óptimo funcionamiento de las carreteras, ya que debido al incremento de las nuevas autopistas se tienen más alternativas para que todo usuario transite por ellas. Sin embargo, en aquellas carreteras donde no hay suficientes carriles o se encuentran en condiciones deplorables y sumándose un mayor número de vehículos tanto particulares como camiones de carga representa un impedimento para la fluidez de éstos, provocando serios obstáculos.

Si se permite a los tractocamiones norteamericanos entrar a México, estos utilizarán los caminos mexicanos incrementando la oferta de servicios y la competencia en la rama y serán quizá unidades más eficientes o más baratas que las utilizadas por los transportistas nacionales.

El interés por apoyar al autotransporte nacional ha motivado que SECOFI publique el NOM sobre pesos y dimensiones para el autotransporte representado para nuestras empresas una competencia mayor.

El 30 de noviembre de 1994 en el periódico el Financiero se publicó el artículo.  
“ Crecerá la competencia en el autotransporte con los tractocamiones de doble  
circulación, mencionándose las principales definiciones de autobús autotank,  
condiciones de vehículos, entre otros.” ( 24 )

### **3.4 SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO Y EN ESTADOS UNIDOS AMERICANOS.**

Históricamente se han dado diferencias substanciales en los regímenes regulatorios del transporte en nuestro país y en los E.U.A. Ya que en éste último el transporte carretero se desreguló en 1980, mientras que en México se hizo en 1989.

Los tres aspectos básicos que se desregularon en nuestro país fueron: tarifas, rutas y transporte multimodal.

Sin embargo no existen los requisitos de competencia profesional, solvencia financiera y buena reputación como es exigido en E.U. y otros países para operar, además, los reglamentos de circulación en los caminos estadounidenses son más restrictivos que en México.

#### **Problemas en el uso de la Infraestructura en E.U. y México.**

E.U tiene una regulación restrictiva en relación al tipo de vehículos que puede circular por cada tipo de camino. Existen disposiciones en relación al tamaño del vehículo y al peso de la carga transportada. “ A nivel federal, la Federal-Aid Highway Amendment y la Surface Transportation Assistance Act de 1982, permiten un peso bruto total máximo de 36.3 toneladas ó 9.1 toneladas por eje sencillo y 15.42 tons por eje de taudem.

Por otra parte, los límites del largo y el ancho de los vehículos también están regulados por las leyes mencionadas: los trailers sencillos pueden medir hasta 14.63 m de largo, mientras que los dobles hasta 17.07 m . El ancho máximo por vehículos 2.59 m.” ( 25 )

Pero estas disposiciones sólo son válidas en carreteras federales.

En cambio en México, los aspectos de peso y dimensiones se encuentran regulados en el Reglamento del Cap. De Explotación de Caminos de la Ley de Vías Grales. De Comunicación. ( cap. XI ).

El artículo 234 establece que los vehículos y los caminos tendrán una clasificación para determinar los límites autorizados en peso y dimensiones.

“ Así los caminos se clasifican en tres tipos A, B, C ( van de mayor calidad a menor ), los vehículos son de 21 tipos en general, de los cuales 4 son de autobuses, 16 camiones de carga y uno de autos.” ( 26 )

En relación a los caminos de Canadá, hay la posibilidad del uso de un sistema especial de transmisión lo que permite disminuir los radios de giro de los vehículos y ello amplía el peso y longitud permisibles en los vehículos equipados con ese sistema.



Las restricciones en el peso y longitud de los vehículos pueden ser importantes porque constituyen una limitante a la operación en la mayoría de los casos, un viaje realizado por transporte carretero implica ( en un servicio puerta-puerta ) que se tengan que usar todo tipo de caminos: federales, estatales y locales. Así un transportista que no cumpla con los requisitos marcados en la legislación estatal, no podría dejar la carretera federal y entrar en un camino estatal o local.

Todo lo anterior, demuestra las diferencias que existen en los métodos de determinación y aplicación de límites de peso y carga en los tres países.

“ La ley en México permite longitudes y peso máximo total muy por encima de los autorizados en E.U y Canadá. Así como para los vehículos T3-S2 se permite una longitud de 17 m. En E.U. sólo 14.63 y en Canadá 12.5 En peso bruto máximo admisible la diferencia es menor, pero aún de cerca del 10%, México acepta que vehículos lleven 41.5 tons en total, en E.U. 36.3 y Canadá 39.5 tons.” ( 27 )

En contraste, en los aspectos de ancho y peso máximo por eje no hay notables diferencias. Lo que implica que los más perjudicados en esto sean los vehículos mexicanos ya que tendrían problemas para operar en los caminos federales estadounidenses, mientras que los estadounidenses y canadienses no tendrían problemas con la longitud de sus vehículos.

**COMPARACIÓN DE LÍMITES DE PESO Y TAMAÑO PERMITIDOS EN**

**MÉXICO, E.U.A. Y CANADÁ**

*(cifras en kilogramos y metros.)*

ATRIBUTO	PAÍS	TIPO DE VEHÍCULO	
		T3-S2	T2-S1-R2
Longitud	México	17,000	22,000
	E.U.A.	14,630	17,068
	Canadá	12,496	20,000
Ancho	México	2,500	2,500
	E.U.A.	2,590	2,590
	Canadá	2,600	2,600
Peso máximo	México	41,500	45,500
TI.	E.U.A.	36,290	36,290
	Canadá	39,508	41,700
Peso máximo por eje	México	9,000	10,000
	E.U.A.	9,072	9,072
	Canadá	9,000	9,000

Fuente: Elaborado en base al Capítulo XI del Reglamento del Cap. De Explotación de Caminos de la LVGC y al " Motor Truck Engineering Handbook."

“ Durante 1989, México tenía 82.1 miles de kilómetros de carreteras pavimentadas ( 42 m por cada kilómetro cuadrado de territorio ) y las carreteras de más de dos carriles, alcanzaron 4.6 miles de kilómetros, 5.6% del total.

Estados Unidos contaba con 2,489.3 miles de kilómetros de carreteras pavimentadas, de las cuales el 45% eran locales y el 55% eran supralocales, lo que arroja 266 m de carretera pavimentada y 145 m de carretera supralocal pavimentada por cada kilómetro cuadrado de territorio. Las carreteras supralocales con más de dos carriles alcanzaban 113.3 miles de km., 8.3% de las carreteras supralocales y 4.6% de las carreteras pavimentadas.” ( 28 )

Como anteriormente lo he mencionado nuestro país ha tenido la preocupación por tener más y eficaces vías de comunicación, principalmente, en el sector carretero, sin embargo a pesar de los logros no se ha dado una mejor y adecuada unificación de este sector por diversos factores, representando un atraso considerable en la infraestructura con relación a la red carretera estadounidense.

De acuerdo a lo que señala el autor, resulta notable la gran desproporción en la densidad de carreteras pavimentadas y la gran ventaja que mantiene Estados Unidos aunque se considere sólo su densidad de carreteras supralocales pavimentadas contra la densidad de carreteras pavimentadas de cualquier tipo en México.

Los caminos pavimentados multiplican la extensión de vías férreas en ambos países, mientras que en México la proporción fue de 3.1 en Estados Unidos fue de 6.2 (1989), presentando nuestro país un mayor rezago en la red carretera.

En lo referente a autotransporte, " en 1989 el autotransporte público federal de carga de México contaba con 164 mil vehículos, de los cuales el 48% correspondía al servicio de carga general y el resto al de carga especializada, arrojando 83 vehículos por cada mil kilómetros cuadrados de territorio y 2.0 vehículos por kilómetro de carretera pavimentada.

En 1988, las empresas estadounidenses contaban con 794 mil vehículos, el 63% correspondía al servicio de carga general y el resto al de carga especializada, arrojando 85 vehículos por cada mil kilómetros cuadrados de territorio, 0.3 vehículos por kilómetro de carretera pavimentada y 0.6 vehículos por kilómetro de carretera supralocal pavimentada." (29)

De acuerdo a esto el autor señala que se da una similitud en la densidad de vehículos automotores de carga por kilómetro cuadrado de territorio en ambos países, pero la capacidad de carga promedio de la flota vehicular norteamericana es mayor otorgando la ventaja a Estados Unidos en cuanto a densidad de capacidad de carga y obliga a descontar parte de la ventaja de México al pasar a la capacidad de carga por kilómetro de carretera, ésta menor capacidad promedio de los carros de carga en México se deriva por las características de las vías y las líneas, calibre más ligero curvas y pendientes más pronunciadas, etc.

A pesar del comentario realizado por el autor, con una cifra aparentemente equilibrada vemos que con el Tratado de Libre Comercio, el autotransporte de carga se ha limitado en forma dramática por la falta de una reglamentación acorde a las necesidades de los transportistas, también no podemos dejar de mencionar que en el país para realizar cualquier trámite, es un verdadero obstáculo lo que implica la burocratización de éstos, por lo cual algunos autotransportistas siguen compitiendo con vehículos en pésimas condiciones, y surgen autotransportistas ilegales que no pagan ningún trámite ante el Gobierno, afectando a los primeros.

En México, la SCT generó estimaciones de la carga movilizada por el autotransporte público federal y en 1989 se transportaron 331 millones de toneladas de carga, el 1.4 millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de carretera pavimentada y 0.7 millones de toneladas-kilómetro por vehículo-año. “ En E.U, la carga movilizada en 1989 por los autotransportistas, regulados o no por la Interstate Commerce Commission ( ICC ) fue de 1,039 miles de millones de toneladas-kilómetro. El 0.4 millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de carretera pavimentada y 0.8 millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de carretera pavimentada supralocal.” ( 30 )

De acuerdo a la estructura modal del transporte de carga en 1989, México en el autotransporte manejó el 75% de la carga comercial movilizada por vía terrestre y en Estados Unidos se manejó el 41% de la carga comercial movilizada por vía terrestre.

Aquí podemos apreciar que de acuerdo a lo visto y el comentario del autor que señala el predominio del autotransporte en la distribución modal de la carga en México, a diferencia de lo que sucede en Estados Unidos, donde el ferrocarril es preponderante y en contraste con el menor rezago relativo de México en infraestructura ferroviaria.

Últimamente con la firma del TLC, el autotransporte de carga ha tratado de reglamentar algunos artículos. En el art. presentado por Jaime Hernández "Lucha el autotransporte de Carga por su sobrevivencia", se hace mención a las prácticas irregulares en los financiamientos, en las disposiciones legales, infraestructura y formas pactados en el TLC ponen en riesgo, al autotransporte de carga en el país. Así como algunos problemas que enfrentan en nuestros días, ponen en peligro el sector."  
( 31 )

En México la mayoría de las carreteras pavimentadas son de dos carriles y la mayoría de las vías son sencillas, moviéndose por éstas en 1988 2.1 millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de línea férrea, 1.6 veces el flujo de carga por kilómetro de carretera pavimentada.

En E.U. se movieron 6.4 millones de toneladas-kilómetro por kilómetro de línea, 16 veces el flujo por kilómetro de carretera supralocal pavimentada.

La sobreutilización de las carreteras mexicanas está motivada en parte por la falta de una política fiscal sectorialmente orientada que tienda a la recuperación de los costos de mantenimiento de la infraestructura que origina el autotransporte de carga y a la escasa absorción de carga por parte del ferrocarril.

Durante los últimos tres años del gobierno del Presidente Salinas, se otorgaron concesiones a aquellas empresas que tuvieran la mejor oferta para la construcción de las carreteras, pero un problema fundamental durante estas concesiones es que la SCT las otorgó por un periodo " corto " a las empresas participantes, de tal manera que éstas tendieron a incrementar de forma exagerada las cuotas de las autopistas para así recuperar la inversión generada y una parte de las ganancias, pero como se ha manifestado esta forma irracional del alza de las cuotas ha provocado que usuarios opten por las carreteras libres, mientras la iniciativa privada no ha logrado la recuperación anhelada, ya que las encontramos sin afluencia vehicular, presentándose el problema de saturación en las carreteras federales, por lo tanto, es conveniente que la SCT disponga de un mayor plazo a las empresas concesionarias para poder obtener los resultados deseados en un principio por el Plan Nacional de Autopistas, para que así las empresas concesionarias estimulen la tarifa más acorde a los costos de la infraestructura, conservación, etc., de la red.

A principios del 95' con la crisis devaluatoria que sufre el país hace que se complique el estímulo por parte de los inversionistas por invertir en proyectos de infraestructura, lo cual hace difícil nuestra situación ante los países vecinos ( E.U y Canadá ), que en cierta forma aprovechan para seguir modernizando sus redes carreteras ,en cambio México, tendrá que superar la crisis para poder atender al sector carretero durante el sexenio de Zedillo, aunque se mencione que la inflación es del 3%, es incongruente pensarlo ya que se han dado subidas a los intereses, a precios de diferentes mercancías, como el papel ( 300% ), entre otros, lo que ha implicado una baja del poder de adquisición de los mexicanos que contrae un bajo nivel de vida y que ligado a mi tema afecta al autotransporte de carga ya que es el " intermediario " en ciertas

ocasiones entre el productor y el consumidor. Pero esta crisis ha afectado incluso a los autotransportistas de E.U. e incluso en el artículo de Javier Calderón Lino en el Financiero se señala: “ Los autotransportistas estadounidenses que movilizan cargas hacia México han visto reducido el número de fletes manejados, ya que con la devaluación del peso las mercancías y los servicios mexicanos se abarataron, por lo que muchos exportadores estadounidenses e importadores mexicanos ven la posibilidad de contratar los servicios de transporte de carga nacional, de tal forma que los autotransportistas estadounidenses podrían perder parte del pastel en la región.”

( 32 )

Comparando el artículo con la situación actual de los autotransportistas mexicanos encontramos que aún así se perjudica a los nacionales, porque entre mayor sea la competencia se abaratan los costos e incluso los que resulten favorecidos por esta situación en algunos casos son los autotransportistas piratas los cuales ofrecen sus servicios más abajo del precio que los transportistas que pagan sus impuestos.

Desde el punto de vista nacional, es preferible que la ganancia sea para los autotransportistas de aquí que para los estadounidenses, pero esto mientras estemos en crisis.

### **ENLACES CARRETEROS**

En lo referente a enlaces carreteros encontramos que en nuestro país, el sistema de carreteras pavimentadas se destaca la existencia de los ejes costeros a lo largo de las costas del Pacífico, del Golfo de México y del Caribe existen ejes que conectan los puertos de altura, cabotaje y pesqueros, así como destinos turísticos de todo tipo.



Los enlaces carreteros directos entre las costas y el interior del país son menos escasos, en algunos casos no existe ferrocarril alterno destacando en el **Golfo de México**: Tuxpan-Poza Rica , en el **Pacífico**: Mazatlán-Durango, Ixtapa-Ciudad Altamirano, Barra de Navidad-Guadalajara, Acapulco-Chilpancingo y Salinas Cruz-Oaxaca.

La existencia de más ejes costeros y el mayor número de rutas transversales disminuye la vulnerabilidad del sistema ante congestionamientos en las grandes áreas metropolitanas, conservando éstas su gran importancia como nudos de vías de comunicación.

Tal es el caso de Monterrey donde salen carreteras a:

\* Monclova \*\* Saltillo \*\*\* Ciudad Victoria \*\*\*\* Reynosa y Matamoros \*\*\*\*\* Ciudad Alemán \*\*\*\*\* Nuevo Laredo y \*\*\*\*\* el límite de Nuevo León con Estados Unidos.

En Guadalajara están las rutas a:

\* Colima \*\* Manzanillo \*\*\* Barra de Navidad \*\*\*\* Tepic \*\*\*\*\* Aguascalientes y Zacatecas. Y se enlaza con la compleja red de carretera del Bajío ( zona que se ha visto beneficiada por su posición estratégica entre Guadalajara y Ciudad México ).

De la Ciudad de México parten rutas entre las que encontramos:

- \* la de Cuernavaca \*\* Toluca \*\*\* Querétaro \*\*\*\* Pachuca \*\*\*\*\* Tlaxcala \*\*\*\*\* Puebla. Mismas que constituyen el corazón de la red carretera del país. ( Mapa No.1 )

En Estados Unidos se observa similitud en la estructura general de los sistemas ferroviario y carretero donde éste se concentra en las carreteras interestatales.

**En el Occidente existe un eje paralelo a la costa del Pacífico:**

- \* Seatte-Portland ( Oregon )- Sacramento ( con una derivación a San Francisco )- Los Angeles-Long Beach.

En San Francisco y los Angeles están enlazados por un eje costero ferroviario y de carreteras de altas especificaciones. En el resto del eje costero, las carreteras divididas se limitan a ramales al norte de San Francisco y en torno a Eureka.

**En el Oriente se tiene un eje paralelo a la costa del Atlántico:**

- \* Portland ( Maine )- Boston- Nueva York- Filadelfia- Baltimore- Washington- Pichmond- Savannah- Jacksonville- Miami.

Este eje tiene múltiples derivaciones, como las que van a Norfolk y a Charleston y se convierte en una compleja red entre Washington y Boston.

**En el Sureste se tiene un eje paralelo a la costa del Golfo de México:**

- \* Tampa- Mobile- Nueva Orleans- Houston- San Antonio- Corpus Christi, con un enlace directo Houston- Corpus Christi por carretera, dividida casi en su totalidad, aunque no interestatal.

**En el Norte existe un eje que enlaza las poblaciones más importantes de la zona de los Grandes Lagos:**

- \* Búfalo - Cleveland- Detroit- Chicago- Milwaukee.

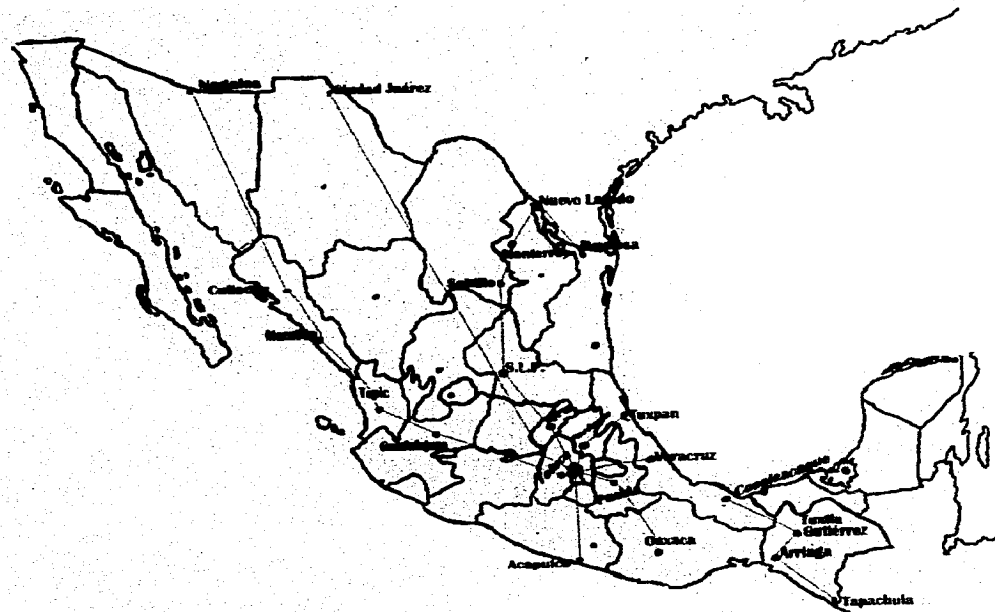
**En el interior, la infraestructura carretera es más densa y compleja al oriente del eje:**

- \* San Antonio- Dallas- Oklahoma City Wichita- Kansas City Omaha- Winnipeg ( Canadá ). Y en particular en la zona noreste, entre los Grandes Lagos y la costa atlántica.

**En cuanto a la zona occidental, los cruces de las zonas montañosas más difíciles están bastante limitados.**

Así en todo el territorio norteamericano se pueden detectar importantes nudos de comunicaciones, pero su supresión no da lugar a la segmentación de los sistemas carreteros por la abundancia de rutas alternas. ( Mapa No. 2 )

# MAPA No. 1 REPÚBLICA MEXICANA ( ENLACES CARRETEROS)



MAPA No. 2 ENLACE CARRETERO DE LOS E.U.A.



En autotransporte, para la distribución de los flujos de carga en el sistema carretero mexicano se construyó un conjunto de indicadores a partir de los Datos Viales de 1987. Estos son publicados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes basándose en conteos de vehículos, por métodos automáticos, en una multitud de puntos de la red carretera nacional, los cuales son complementados por encuestas destinadas a desagregar el flujo vehicular entre automóviles, autobuses y camiones y éstos a su vez, de acuerdo con el número de ejes.

A partir de estos datos y de las capacidades de carga típicas de cada tipo de vehículo, se construyeron índices de las toneladas kilómetro potenciales que circularon, en 1987, por los distintos tramos del sistema carretero mexicano.

Las rutas más importantes resultan ser:

- \* México- Querétaro- Guadalajara.
- \* México- San Luis Potosí- Saltillo- Monterrey- Nuevo Laredo.
- \* México- Puebla- Veracruz.

En nuestro país, el marco regulatorio del autotransporte público federal de carga tradicionalmente tendía a bloquear la competencia entre los prestadores del servicio, encareciendo éste.

El respaldo de la regulación a la coalición oligopólica de los autotransportistas permitía a éstos obtener rentas monopólicas y generaba pérdidas en eficiencia para la economía en su conjunto mientras que la uniformidad espacial y temporal de la tarifa oficial daba lugar a importantes subsidios cruzados.

“ El 6 de julio de 1989 se emitió el Reglamento del Autotransporte de Carga, que modificó el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. El Reglamento fue complementado con diversas disposiciones, que configuran un nuevo marco regulatorio, mucho menos intervencionista, para la operación de autotransporte público federal de carga.” ( 33 )

Estableciéndose como ruta única del autotransporte público federal de carga la red carretera de jurisdicción federal del país, eliminando la intervención de los concesionarios establecidos en el proceso de otorgamiento de nuevas concesiones, se permitió a los permisionarios del servicio público federal de carga especializada transportar todo tipo de mercancías. El proceso se llevó a cabo a nivel de disposiciones reglamentarias, dejando intacta la Ley de Vías Generales de Comunicación, con toda su orientación intervencionista, por lo que no existe seguridad jurídica sobre la permanencia del nuevo entorno institucional.

Sin embargo, en el artículo de Jaime Hernández “ Inconclusa la Desregulación del Autotransporte de Carga” se ve que en éstos días es imposible para el autotransporte de carga nacional poder competir con el de Estados Unidos, debido primordialmente a la falta de modernización de el autotransporte nacional. En dicho artículo se hace mención: “ Debido a la oferta acrecentada, desordenada y de mala calidad, los autotransportistas no pueden recuperar los costos del servicio y esto impide su modernización y aún carece de un financiamiento similar al de los Estados Unidos. ” ( 34 )

El problema de los autotransportistas de carga del país, se ha visto incrementado con la crisis económica por la cual atravesamos de tal forma que el presidente de los Estados Unidos Bill Clinton, para controlar el problema de los indocumentados ha decidido poner en práctica la política anti-inmigrante, la cual establece que toda persona que entre a Estados Unidos por vía terrestre tendrá que pagar el equivalente a \$ 53 dólares.

Esto a provocado que los autotransportistas nacionales se vean afectados, haciéndolos menos eficientes para poder competir con los autotransportistas estadounidenses. A su vez en un artículo escrito el 1o. de marzo del 95', se hace referencia: " Crisis en la Industria del Autotransporte de Carga" ya que 4,200 compañías afiliadas a la Canacar siguen enfrentando los mismos problemas: altos costos de cuotas, inadecuada infraestructura en carreteras, etc." ( 35 )

Considero que por parte del gobierno mexicano no se ha logrado acabar con los coyotes, mismos que han perjudicado a los verdaderos transportistas porque la corrupción se encuentra en personas que están encargadas de vigilar e incluso atestiguar que los documentos sean legibles y a través de una cantidad de dinero permiten que personas que no reúnen los requisitos para los autotransportistas de carga continúen poniendo sus servicios en práctica , esto no solo perjudica a una fracción de la sociedad, ya que conduce al desequilibrio de un sector que interconectado con los demás sectores o sistemas perjudique el comercio.



### Desventajas del Autotransporte Nacional

En relación a las desventajas que se presentan en el autotransporte se ha visto que dentro del ámbito internacional el servicio se encuentra limitado por las restricciones impuestas a la circulación de vehículos pasando las fronteras, tanto por México como por los países vecinos ( E.U y Canadá ). En México la legislación mexicana reserva la exclusividad para la prestación del servicio de transporte carretero sólo a empresas nacionales, no permitiendo el ingreso de camiones de carga pertenecientes a empresas extranjeras. Y por parte de E.U se pone restricciones al paso de camiones mexicanos, perjudicando el desarrollo del comercio.

Por su parte el señor Aguirre señala que algunas de las desventajas que se tendrían en el TLC serían:

- 1) Al ingresar a los Estados Unidos se tiene que negociar con el Gobierno estadounidense a través de múltiples dependencias, como el Departamento de Transporte ( DOT ), la Comisión Interestatal de Comercio ( ICC ) y con los 48 gobiernos de los estados libres de E.U, los cuales podrán hacer cobros por el consumo de diesel, uso de carreteras, entre otros.
- 2) Pago de seguros de responsabilidad civil, así como para proteger la carga transportada, forzosamente.
- 3) Pago por peajes de patios fiscales.

- 4) Revisiones aduaneras en los cruces y en los puntos de revisión en el interior del país de 5 diferentes autoridades: inmigración, DEA, aduanas, la Guardia Nacional, el Departamento de Tránsito Estatal y el Departamento de Agricultura y Salubridad.
- 5) **Licencia de conducir norteamericana para el chofer del Servicio Público Federal y la exigencia de que sea bilingüe.**
- 6) La tarjeta de salud, para el chofer mexicano y certificado médico de no adicción a las drogas.
- 7) **Como resultado del estricto cumplimiento de los pesos de vehículos con carga, y considerando que el equipo mexicano es más pesado, los camiones podrán llevar menos carga útil que la contraparte norteamericana.**
- 8) En E.U. el costo más alto del diesel.
- 9) El costo de acondicionar el tractocamión a los parámetros de seguridad estadounidense y de control de emisiones contaminantes.
- 10) **Competir contra 42 millones 813 mil vehículos estadounidenses y 3 millones 600 mil canadienses que circulan por las carreteras de ambos países.**
- 11) IVA más alto y un impuesto del 2% al activo fijo, si la empresa opera con números rojos.

12) Falta de financiamiento adecuado en tiempo, y sin tanto requisito, como los que actualmente impone la Sociedad Nacional de Crédito ( Banca Mexicana ).

El transporte nacional carretero a través del servicio de arrastre que proporciona a los ferrocarriles y empresas norteamericanas de carga, así como los exportadores mexicanos y maquiladoras, ingresan al país una cantidad calculada en 650 millones de dólares anuales, mismos que se perderán al ingresar el transporte norteamericano libremente.

El transporte nacional en la actualidad se encuentra totalmente saturado de vehículos tractocamiones y semirremolques por la baja demanda de trabajo existentes.

Así en México, el sector transporte no ha visualizado el final de una serie de leyes y reglamentos para la inspección en tractocamiones en sus diferentes fases de operación. Las empresas mexicanas no contarán con el apoyo de la Banca Americana y sus intereses bancarios, como los reciben los transportistas norteamericanos, así como existen compañías en los E.U y con subsidiarias en México que al momento de llegar a un acuerdo de transporte, su preferencia será mover sus mercancías por los " ryders ", los " road runners " etc., o en cualquier otra empresa norteamericana, de norte a sur y de sur a norte.

Aún cuando el flete que paguen sea más caro, es más importante para los E.U conservar su dólar circulando dentro de su economía que pagar fletes a extranjeros, específicamente a México.

En lo referente a Canadá, ha perdido el 50% de su transporte a manos de empresas norteamericanas hacia el sur y norte, y algunas empresas canadienses con los recursos necesarios, se han trasladado a los Estados Unidos para gozar de los bajos intereses de la Banca Norteamericana y de la menor inflación en ese país, como una medida para sobrevivir. De esta manera las empresas de transporte estadounidense han tomado la mayoría de las carreteras troncales realizado a las pequeñas empresas canadienses.

De tal manera que el Sr. Aguirre pide: “ Diez años de protección al transporte carretero y que no se permita la coinversión en empresas mexicanas hasta en tanto la ley se modifique (SCT ) en su cláusula de extranjería.” ( 36 )

Conforme a lo expuesto por el señor Aguirre, pienso que en algunos casos no sería necesario un plazo de 10 años, lo principal es reestructurar el sector carretero para que se de un equilibrio entre los transportistas tanto mexicanos como estadounidenses primordialmente. Sin embargo, en un artículo escrito por Georgina Tristán, “ Exigen transportistas reabrir el TLC: Debido a que las actuales condiciones de incertidumbre en que se desenvuelve esta industria hace imposible que sea competitiva ante sus similares en E.U . Ya que los autotransportistas mexicanos están solicitando dinero a corto plazo y las tasas de hasta 80% para seguir prestando el servicio, además no se generan cargas y el movimiento de mercancías es casi nulo por lo que muchas empresas se encuentran en peligro de desaparecer.” ( 37 )

Como se señala en el art. La situación económica ha contribuido a que menos gente contrate los servicios de los transportistas, generándose pérdidas significantes obstaculizando así diversos sectores productivos.

Por otra parte, el Lic. Ernesto Vélez Memije ( Secretario de Desarrollo Económico del estado de Guerrero ) reitera su apoyo al TLC manifestando: “ El Gobierno del estado ha puesto en marcha con el apoyo del Gobierno Federal 5 proyectos de desarrollo para lograr un crecimiento económico, la autopista Cuemavaca-Acapulco beneficia significativamente al turismo al incrementar la afluencia turística, la ocupación hotelera, el empleo y los ingresos del sector público estatal, a su vez que el término de las obras de la carretera de filo mayor, de 240 kilómetros de longitud hará que Guerrero, aproveche su gran riqueza forestal estando seguros que los extranjeros traerán su capital a invertir en dicho estado.” ( 38)

En el caso del Ing. Fernando Correa Mota ( Vicepresidente de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana ) señala: “ Que la participación del servicio transporte en el Tratado, solamente desde el ángulo de las ventajas o desventajas que puede conllevar su negociación para las empresas que prestan ese servicio. Al introducir el transporte en el TLC se da cabida al elemento “ espacio ”, y tomar en cuenta de qué manera la proximidad o lejanía de los países que lo firmen se refleja en diversos efectos económicos.

Si las economías son próximas, como México y E.U o Canadá y E.U., su cercanía les representará ventajas tales como cortas distancias por recorrer, cierta similitud en gustos y consumos en franjas adyacentes lo que promoverá la producción en escala más adecuadas, la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias, borrando las distorsiones en el comercio que estas disposiciones generaron en el pasado. Pero con las economías remotas como el caso de México y Canadá, los costos de comunicación y transporte crecen en función de la lejanía, la supervisión de control se vuelve menos frecuente entre empresas vinculadas económicamente, en servicios de reparación o maquila, se tendrá preferencia por la economía más cercana.

Para los países integrantes de la zona de Libre Comercio en transporte se debe considerar el costo que representa atravesar las distancias entre los tres países, estando presentes así una serie de variables como el costo del servicio, las facilidades de comunicación, el número de opciones o modalidades, su vialidad y oportunidad.

México debería tomar la iniciativa y proponer el establecimiento de una política común sobre transportes que reconozca y resuelva los problemas y diferencias. Pero en la parte interna, habrá que promover la transformación radical de la infraestructura del transporte, como requisito indispensable para el crecimiento y diversificación de los mercados de explotación y racionalización en la importación.

La disparidad en la infraestructura del transporte respecto de las otras dos naciones, significa una gran desventaja para nuestro país resultando un transporte carretero insuficiente.

Si se negara negociar en materia de transporte, sería posponer la serie de cambios que se plantean como requisitos impostergables para la transformación radical de la infraestructura; la prestación del servicio de transporte en México, y el aprovechamiento de nuestra posición geográfica inigualable.” (39)

De acuerdo a lo presentado por diversas personas en las desventajas y ventajas que tendría el Tratado de Libre Comercio en el transporte terrestre se aprecia la diversificación de ideas en relación al sector carretero. Sin embargo, desde mi punto de vista la más correcta es la expuesta por el Ing. Fernando Correa Mota, ya que es necesario primeramente resolver los grandes problemas que se presentan en el sector carretero a nivel interno para lograr el beneficio que éste genera en todos los sectores, para que posteriormente con los cambios que se dan en el exterior como lo es la globalización y la unión de bloques económicos entre otros, nuestro país pueda comerciar más a través del sector terrestre evocándonos a la modernización de nuestras infraestructuras para que logre así la unificación de un sistema carretero a pesar de las diferencias geográficas que se dan en los tres países integrantes.

## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) SECOFI. Tratado de Libre Comercio en América del Norte  
p. 117
- (2) Ibidem. pp. 117-118
- (3) Ibidem. pp. 120-121
- (4) Ibidem. p. 122
- (5) Ibidem. p. 123
- (6) Ibidem. p. 125
- (7) Ibidem. p. 127
- (8) SECOFI. Entendiendo el TLC.  
pp. 71-74
- (9) Ibidem. p. 78
- (10) Tristán, Georgina. "Total liberación de la Ley de Inversión ." El Financiero. p.  
18



## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- ( 11 ) SECOFI. Entendiendo el TLC.  
p. 81
- ( 12 ) " Solicitan Transportistas gradualidad y ..." El Financiero p. 21
- ( 13 ) Hernández, Jaime. " Estudia el gobierno modificar el Reglamento de Pesos..." El Financiero p. 21
- ( 14 ) SECOFI. Entendiendo el TLC.  
p. 82
- ( 15 ) " Tips de Transporte". El Financiero. P. 4A.
- ( 16 ) SECOFI. Tratado de Libre Comercio.  
p. 521
- ( 17 ) Ibidem. p.
- ( 18 ) SECOFI. Entendiendo el TLC.  
pp. 81-82
- ( 19 ) Capalleja Dávila, Enrique. Lo negociado del TLC  
p. 285

- ( 20 ) Vigueras, Carlos. “ Abrirán Nuevo Puente Internacional...” El Financiero. p. 21
- ( 21 ) Vigueras, Carlos. “ Invertirá Texas 260 mdd en carreteras...” El Financiero. p. 24
- ( 22 ) “ La empresa Marlnos que construyó el puente internacional...” El Financiero.  
p. 54
- ( 23 ) Hernández, Jaime. “ Inconclusa la Desregulación del Autotransporte de Carga”  
El Financiero. p. 10
- ( 24 ) Calderón Lino, Javier. “ Crecerá la Competencia en el Autotransporte” El  
Financiero. p. 28
- ( 25 ) M. Islas, Víctor. Situación Actual y Perspectivas  
del Transporte en México ante el TLC  
pp. 35-36
- ( 26 ) Ídem.
- ( 27 ) Ídem.
- ( 28 ) Capalleja Dávila, Enrique. Lo negociado del TLC pp. 289-290
- ( 29 ) Ibidem. p. 291

- ( 30 ) Ibidem. p. 293
- ( 31 ) Hernández, Jaime. “ Lucha el autotransporte de Carga por su Sobrevivencia” El Financiero p. 11
- ( 32 ) Calderón Lino, Javier. “ Autotransportistas de E.U podrían perder...” El Financiero p. 35
- ( 33 ) Capalleja Dávila, Enrique. Lo negociado del TLC.  
p. 304
- ( 34 ) Hernández, Jaime. “ Inconclusa la desregulación del Autotransporte de Carga.”  
El Financiero p. 10
- ( 35 ) Barrios, Angeles. “ Crisis en la Industria de ...” El Financiero p. 37
- ( 36 ) Aguirre. Tratado Trilateral de Libre Comercio ( Audiencias  
Públicas ) pp. 198-204
- ( 37 ) Tristán, Georgina. “ Exigen Transportistas reabrir el TLC.” El Financiero p. 22
- ( 38 ) Vélez Memije, Ernesto. Tratado Trilateral de Libre Comercio  
( Audiencias Públicas) pp. 208-210
- ( 39 ) Correa Mota, Fernando. Tratado Trilateral de Libre Comercio  
( Audiencias Públicas) pp. 213-216

**CAPÍTULO No. 4**

**IMPACTO DE LA  
MODERNIZACIÓN DEL  
SECTOR CARRETERO DEL  
PAÍS**

#### **CAP. 4 IMPACTO DE LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR CARRETERO DEL PAÍS**

Como se ha visto en el transcurso de la investigación, la modernización de la red carretera tuvo repercusiones en todos los sectores de la economía, por una parte en el sector turístico favoreció el mayor flujo de personas a diversos puntos de la República Mexicana, así la oferta turística avanzó gracias a la mejora de los servicios de ampliación y diversificación de las infraestructuras, tales fueron los casos del Estado de Guerrero que a través de la nueva autopista del Sol se ahorró un promedio de tres horas de la Ciudad de México a Acapulco.

Durante el gobierno del presidente Salinas el transporte terrestre desempeño un considerable eslabón con relación al turismo ya que a través de éste se incremento como resultado de la simplificación.

“ Los viajeros que se internan vía aérea la participación ascendió a 75.9% del total, por vía terrestre se incrementó 2.1% ( 1er. semestre 92 ) como consecuencia de la agilización de trámites para la internación de autobuses procedentes de E.U.A.

Con el propósito de incrementar el flujo de viajeros se hace difusión al PROGRAMA DE TURISMO CARRETERO a través de exposiciones en el mercado canadiense y estadounidense.” ( 1 )

En algunas zonas de nuestro país como es el caso de Mariposas, Sonora y en el corredor Tijuana Ensenada, B.C se avanza en el rescate de las zonas turísticas con acciones de conservación, mejoramiento y señalización de carreteras.

Además en lo correspondiente a vigilancia en las carreteras para los turistas tanto nacionales como extranjeros se puso en operación el Programa Nacional de Seguridad de Carreteras, que agrupa las acciones del Gobierno Federal y Estatal así como el sector privado y compañías de autotransporte de carga y pasajeros.

Cabe mencionar que durante el selenio del presidente Carlos Salinas de Gortari, los resultados de la modernización se notaron en los sectores de la economía mexicana lo que se manifestó de forma inmediata tanto favorablemente como desfavorable.

Por una parte, como se señala en el artículo "La industria del bache transita por Vía Rápida" escrito por Claudia Villegas se manifiesta: "Que en apoyar el mantenimiento de las carreteras del país se destinó 2 mil 400 millones de nuevos pesos, 21% inversión total que la SCT dirigió a la construcción de nuevas autopistas." (2)

Observando que el daño causado a las carreteras representó en el selenio anterior el 21% y aún así no se logra cubrir la demanda de carreteras con hoyos aún existentes. Todo esto genera que el dinero destinado para el avance de otras obras se reduzca e incluso se anule ante el problema de mantenimiento de la red carretera.

Otro impacto de esta modernización del sector carretero es el problema del medio ambiente mismo que se ha visto afectado desde el momento en que para la realización de nuevas autopistas e incluso remodelaciones destruyen zonas cubiertas de árboles provocando un desequilibrio en la naturaleza sin percatarse de lo vital que resulta para la fauna y flora. Así las empresas que se les otorgó la concesión dan mayor énfasis a la inversión y los aspectos financieros para poder elevar sus utilidades, que en regenerar parte del medio ambiente que devastan. Sin embargo, ante este problema el gobierno mantiene una posición negligente en relación a esto.

Estoy de acuerdo que la modernización conduzca a un mejoramiento para toda la sociedad pero no que tenga como consecuencia un desabasto indiscriminado de algo tan importante como lo es en nuestros días el medio ambiente.

Como resultado del avance obtenido en la red carretera durante el selenio anterior, a finales del 94' se publicaron diversos artículos en donde se menciona que el país necesita más carreteras y que se espera el mismo número de kilómetros de autopistas con el gobierno del presidente Zedillo.

En el artículo de Arturo Gómez " Requiere México de 6 mil kilómetros más de autopistas: GMD " donde el país requiere de la construcción de cuando menos 6 mil kilómetros más en el periodo 95-2000, los cuales demandarán una inversión mínima global de 20 mil millones de dólares y que el gobierno mexicano continuará impulsando el sistema de concesiones a la iniciativa privada." ( 3 )

Otro artículo de Jaime Hernández hace mención a lo siguiente: “ Construirá GMD más de mil kilómetros de Autopistas: Es necesario ampliar los plazos de concesión de las carreteras de 30 a 50 años debido a que con los actuales es imposible recuperar el capital, lo que imposibilita incrementar los aforos vehiculares.” ( 4 )

Comparando los dos artículos anteriores, donde se menciona al Grupo Mexicano de Desarrollo ( GMD ) vemos que el interés por la construcción de más kilómetros de autopistas en el sexenio de Zedillo , pero en este último artículo el GMD ve que con las concesiones otorgadas a las empresas en el anterior sexenio no resultaron favorables ya que los aforos vehiculares no fuesen los deseados. Aunque estos artículos aparecieron el año anterior, todavía no se tomaba en cuenta la situación financiera por la que atravesamos ya que esta crisis generó una reducción en inversiones en algunos sectores de la SCT.

En relación a la declaración que hace GMD con respecto a la ampliación de las concesiones es viable dicha propuesta ya que como observamos en la actualidad, las empresas que tienen a su cargo diversas autopistas, se preocupan por recuperar los costos invertidos sin tomar en cuenta el valor que puede pagar el usuario, ya que en la mayoría de las autopistas resultan las cuotas excesivas, perjudicando a usuarios y a la misma empresa. En cambio, si se amplía el plazo de concesión por parte del gobierno mexicano hacia las empresas, éstas pueden reestructurar el proyecto de modificación de cuotas.



En otro artículo: "Proyecta la IP construir 6 mil kilómetros de carreteras en el sexenio: Donde se prevé la construcción de 6 mil kilómetros de cuota dependiendo de la forma de obtener fondos financieros en los mercados internacionales." ( 5 )

Un segundo artículo "Luz verde a IP Mayoritaria en Infraestructura señalando que se necesitará inversiones por 100 mil millones de dólares para construir infraestructura en carreteras durante el sexenio de Zedillo." ( 6 )

Al finalizar el 94' la preocupación del Gobierno Mexicano por la construcción de nuevas autopistas durante el sexenio de Zedillo para enfrentar los retos que implicaba el TLC en el comercio exterior se manifiesta a través de la IP, estados y municipios por medio de la SCT para el seguimiento de los proyectos, sin embargo señalan que es necesario construir el mismo número de carreteras que se construyeron en el gobierno anterior para el mayor mercado posible. Tal es el caso del art. "Necesario construir 10 mil kilómetros de Autopistas en el sexenio: CICM (Colegio de Ingenieros Civiles de México) así como consolidar los corredores troncales y para lograr concretar la infraestructura carretera se necesita revisar los esquemas de financiamiento con el fin de reducir las cuotas de financiamiento peaje y ampliar la red carretera federal y estatal de caminos." ( 7 )

Haciendo una comparación de estas publicaciones de los últimos meses del 94' con publicaciones del primer trimestre del 95' encontramos el principal factor y quizá el determinante para que en el presente gobierno se manifieste un retroceso en el sector carretero, porque hago mención al retroceso, porque con la crisis financiera se frena en forma drástica la inversión extranjera no solo en este sector, mismo que provoca una reducción al gasto público de la SCT para este sexenio.

Esto lo podemos constatar en artículos publicados a principios de año, como el escrito por Jaime Hernández " Reduce SCT el presupuesto destinado a la red carretera donde: la SCT anunció que la inversión destinada al mejoramiento de carreteras será el 42% inferior a la que se dio a conocer anteriormente, sumando 327.1 millones de nuevos pesos." ( 8 )

Con la inesperada subida del dólar a principios del año y por ende la devaluación de nuestro peso, el gobierno de Zedillo reduce a unas Secretarías el presupuesto lo que provoca como lo señalo anteriormente un estancamiento en el sector carretero y si dicha modernización resulta deficiente comparándola con la red de Estados Unidos aún así se intensifica los estragos de ésta.

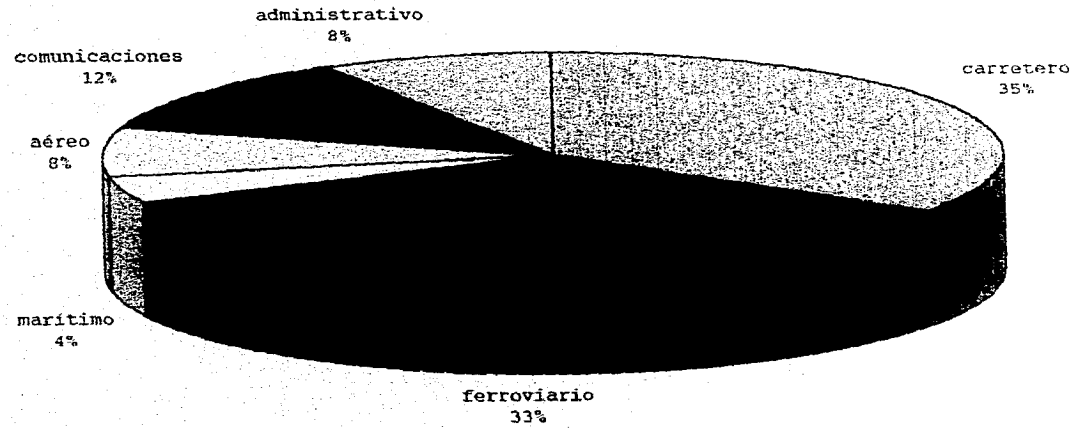
De esta forma el BID para otorgar a la SCT préstamos para los sectores aéreo, carretero, etc. exige rigurosos proyectos carreteros que están acordes a las necesidades tanto del usuario como la empresa ( relación costo, obra, inversión y explotación ).

Así durante el primer trimestre es común observar en los periódicos notas como:  
“ Reducen el gasto público en comunicaciones y transportes: Señalándose que dichos recursos tuvieron que verse reducidos en 1,900 millones de nuevos pesos debido al recorte presupuestal derivado de la crisis financiera, afectando a nuevas obras sobre todo en autopistas.” (9)

Gráfico 1

Si tomamos los 16,491 millones con un porcentaje del 100% obtendríamos la siguiente gráfica:

Presupuesto para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes



El presupuesto para la SCT es de 16,491 millones, el carretero representa 5,627; ferroviario 5,515; marítimo 687; aéreo 1,248; comunicaciones 1,999 y administrativo 1,355.

De aquí podemos observar que el sector carretero tiene la prioridad dentro de la SCT seguida por un mínimo de diferencia del sector ferroviario, sin embargo tenemos que señalar que en este sexenio la inversión privada ha enfocado al sector ferroviario y se han estudiado diferentes proyectos la modernización y privatización para sacar del estancamiento en que estuvo aún en el sexenio anterior.

Es importante resaltar que los principales artículos relacionados a transportes son los referentes a ferrocarriles y sector aéreo. Desplazándose al sector carretero en comparación con artículos publicados durante el gobierno de Carlos Salinas.

Con los problemas que se han suscitado en el país, se da una disminución considerable en diversos sectores, así encontramos el artículo de Jaime Hernández "Estrepitosa caída de la Inversión Privada en Infraestructura, donde se analiza el papel de la IP en relación 92-95' tomando los siguientes datos:

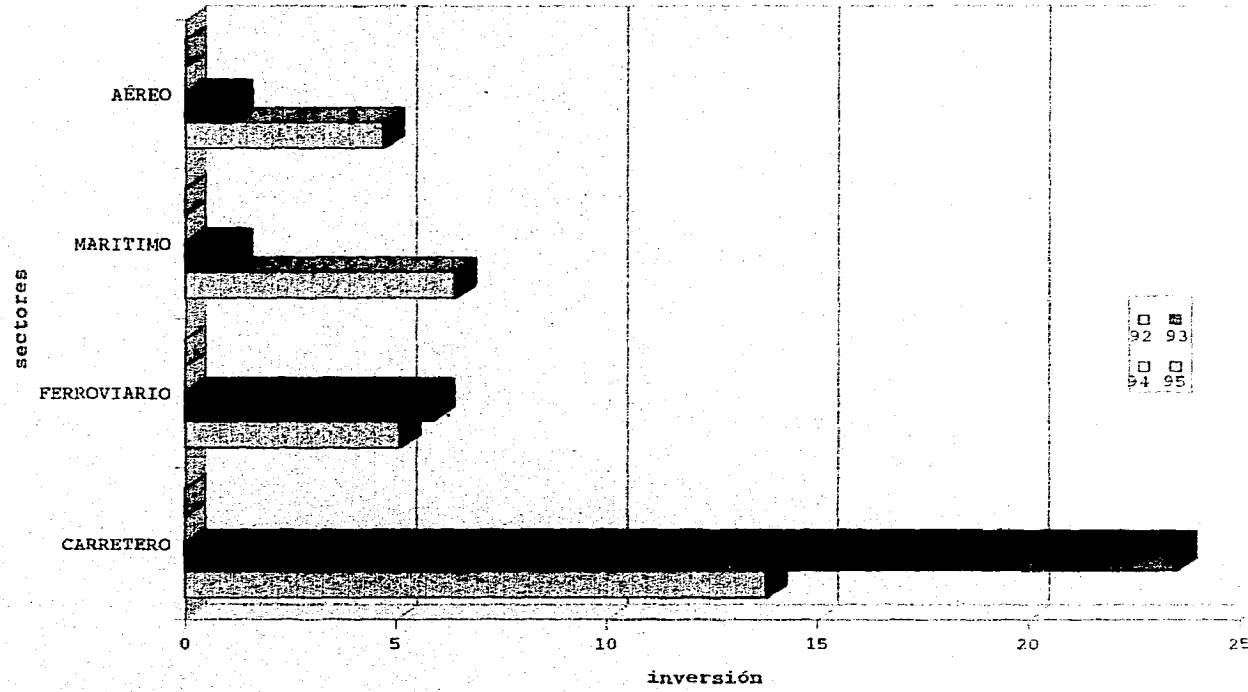
	1992	1993	1994	1995	Var.
	%				
<b>CARRETERO</b>	13.8	23.5	32.1	16.6	-66.9
<b>FERROVIARIO</b>	5.1	5.9	4.8	5.5	14.5
<b>MARÍTIMO</b>	6.4	1.1	1.8	0.6	-66.6
<b>AÉREO</b>	4.7	1.1	1.4	1.2	14.2

( 10 )

Obtenemos que mientras en el 92-95' hubo un incremento, mientras que en el lapso 94-95' hay un descenso.

Gráfico2

Inversión en la red carretera



Representando en la gráfica las inversiones del 92-95' se ve la caída drástica que sufre el sector carretero primordialmente, aunque durante este sexenio a comparación de los otros subsectores ( ferroviario, marítimo, aéreo y comunicaciones ) sigue teniendo prioridad por parte de la SCT.

De esta forma encontramos en un artículo publicado el 28/feb/95 lo siguiente:  
" Duplicó la SCT expectativas para construir caminos de cuota en el Sexenio: El Gobierno Federal se compromete a construir otros 6,000 kilómetros de autopistas en el actual sexenio que requerirán una inversión por 40 mil 800 millones de nuevos pesos para lo cual Capufe tiene planes de llevar a cabo una reestructuración financiera." ( 11 )

A causa de la situación actual y dada la importancia que representa el sector de comunicaciones y transportes dentro de la estructura económica-social e incluso estratégico de nuestro país se perjudica a los sectores. Pero en el sector carretero aún la SCT sigue con el estudio de concesiones para continuar con la modernización de las infraestructuras, primordialmente buscando la participación de la iniciativa privada con la finalidad de concluir los ejes troncales del país durante el sexenio del presidente Ernesto Zedillo.

Pero a pesar de la construcción de autopistas durante el sexenio Salinista, en nuestros días se han dado descontentos por parte de los usuarios de las autopistas por falta de mantenimiento y por los altos costos.

Un ejemplo de esto se cita en el artículo de Alberto Wituran “ Pide IP de Hidalgo mantenimiento a la autopista México-Pachuca : Ya que desde la concesión de esa carretera al Fideicomiso Autopistas y Puentes del Golfo Centro, la cinta asfáltica, balización y acotamientos se encuentran en pésimo estado.” ( 12 )

Sin embargo, y presentándose en algunos casos problemas, se continúa con la inversión en la infraestructura carretera, ante esto la SCT destina el 85% del presupuesto de la red carretera priorizando la construcción de enlaces estratégicos y transversales para mejorar la integración del país.

Una noticia importante tanto para los usuarios de las autopistas como para las empresas concesionarias fue el aumento del 28% en tarifas de autopistas y aerolíneas. El artículo escrito por Jaime Hernández “ Alza hasta de 28% en tarifas para autopistas y aerolíneas: El Gobierno Federal fijará un incremento de 28% en las de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Anexos ( CAPUFE ) en cuanto el GMD anunció un alza de 14.5% en la carretera de cuota México-Acapulco.” ( 13 )

En relación a esta última nota, en el artículo: “ Aumentan 14.5% las cuotas de la Autopista del Sol: se señala que el GMD tuvo que incrementar la cuota de peaje debido a la grave crisis económica por la que atraviesa el país y porque el aforo vehicular disminuyó en 30% sufriendo la empresa pérdidas para el mantenimiento de ésta.” ( 14 )



Si en un principio se presentaba poca afluencia por las autopistas por las elevadas cuotas, con este nuevo aumento se va perdiendo más el valor adquisitivo de las personas que tenían alguna probabilidad de pagarlas, lo que conduce el mayor aforo vehicular en las carreteras federales, provocando en algunos puntos de enlace, principalmente en época de vacaciones que surjan los “ cuellos de botella ” perjudicando a los propios usuarios y se provoca un desequilibrio notable sobre todo en donde las carreteras federales se encuentran paralelas a las autopistas, apreciándose un mayor tráfico en las federales y un número reducido de automóviles transitando por las autopistas. Además otro problema serio en las carreteras federales es el incremento de asaltos que se han suscitado , en parte, por la situación del país lo que ha provocado que se viva en un estado de tensión primordialmente por los autotransportistas ya que en algunas ocasiones son hasta muertos.

En lo referente a situación política y específicamente el Conflicto de Chiapas, la modernización del sector carretero se vio afectado debido a que las principales vías de comunicación se vieron “ interrumpidas ” por el Ejército Zapatista de Liberación Nacional presentándose un fuerte punto de tensión lo cual se reflejó inmediatamente en las carreteras que conectaban con los lugares de mayor problema, y a su vez, el turismo que iba al Estado de Chiapas disminuyó considerablemente agravando aún más a las empresas que tenían a su cargo concesiones en ese Estado presentando pérdidas considerables.

#### 4.1 EL SECTOR CARRETERO DEL PAÍS EN EL DESARROLLO ECONÓMICO

A lo largo de la investigación se ha visto que la red carretera del país es el principal motor de la economía ya que a través de ésta se comunican los principales centros productivos del país ( entre ellos los puertos para conectarse con ciudades que se encargan de distribuir tanto minerales, ganado, frutas y legumbres, así como productos que entran y salen del país, constituyéndose un sistema multimodal ( barco-carretera ) ( ferrocarril-carretera) eficiente.

De ahí su importancia por que a través de la red carretera se ha incrementado el comercio, turismo, las uniones o integración de pueblos aislados a las zonas urbanas y en el aspecto social-político, las carreteras han sido utilizadas aunque en forma negativa por personas para manifestar sus inconformidades en forma de bloqueos, ejerciendo así una notable influencia en sectores económico, políticos, sociales, culturales y estratégico ( en este último conectándose los principales puntos de seguridad de nuestro país.)

El desarrollo económico del país se ve determinado primeramente por la falta o no de sus transportes y comunicaciones pero enfocándose al sector carretero se ha notado que la mayor parte de nuestro comercio depende en gran medida del desplazamiento tanto de productos como servicios los que conectan en todo sector e implica en algunas ocasiones el costo para el precio final de varios productos, un ejemplo sería: Un campesino quiere vender su fruta pero se encuentra a 100 kilómetros de la

población más cercana, si no contara con medios para transportarla tiene que contratar los servicios de un transportista, pero el transportista va a cobrar acorde a la distancia entre este y la población. Pero si no hubiera un camino ( federal o cuota ) que conecte ese lugar hacia cualquier centro de distribución, la cosecha se perdería, ya que sería difícil la salida del producto sin haber conexión del lugar apartado con el poblado. Y el precio final del producto depende de la distancia del origen-destino porque implica varios factores ( materia prima-modo de transporte-gasolina y recorrido).

De ahí la importancia de este sector en el desarrollo económico, integrando así los centros de producción con los mercados.

Si México no contara con una infraestructura en el sector carretero para manejar la vialidad de personas y comercio no se alcanzaría el desarrollo, ya que este solo es factible a través de las formas de comunicarse entre los países. Aunque el sector carretero es subsistema de otros subsistemas los cuales hacen posible la integración en nuestros días, sigue constituyéndose como el más seguro, ya que maneja el mayor número de tráfico tanto de personas como de productos, los primeros gracias a la invención y el incremento de los automóviles los cuales generan la construcción de mayores redes de carreteras para agilizar diversas actividades convirtiéndose en el mayor medio de transporte terrestre. Así en las carreteras tanto federales como de cuota facilitan y hacen posible todo tipo de actividades comerciales, industriales, etc. , a través de las interconexiones a diferentes lugares de ahí la importancia de toda región para su desarrollo. Esto lo podemos observar frente al sector ferroviario donde las carreteras han desplazado marcadamente al ferrocarril.

Con relación al sector marítimo, las carreteras han servido de enlace con los centros productivos incrementándose la utilidad de ambos sectores.

En el transporte aéreo aún no es común la transportación de grandes cantidades de productos e incluso de personas, ya que resulta más caro las tarifas y no es usual y comparándolo con el resto de los sectores y de los movimientos de carga realizados en nuestro país ocupa el 3er. Lugar.

Pero para realizarse este avance en la economía es indispensable la participación de todos los transportes para la agilización, seguridad y la gran expansión que día a día se incrementa en los tráficos tanto de personas como de mercancías por una parte y que la expansión de éste implica la construcción de las carreteras.

Además para la construcción de un aeropuerto, zona turística, entre otros., es necesario la construcción de vías de acceso que las comuniquen hacia diversos puntos del país.

Otro factor que interfiere directamente en el sector carretero en la economía es el costo de la infraestructura y los precios del transporte ya que a través de esta se determina las tarifas de uso de infraestructura, el mantenimiento, etc., y va ligado con las personas que transitan por estas principalmente autotransportistas ( costo de combustible, recorrido, peaje ) afectando la economía e incluso la cuestión social ya que no es factible realizar " mitades " de carreteras para un crecimiento del país o tener varias carreteras en deficientes condiciones limitando el tráfico y no cumpliendo con las normas de calidad para hacerlas competentes con la red carretera de E.U.

El sector carretero ha resultado para muchas empresas transportistas la clave para el crecimiento no solo económico, sino social, político y cultural, disponiéndose de una vasta infraestructura dentro del territorio nacional.

Así la preocupación por seguir modernizando el sistema de comunicaciones y transportes se refleja con un manejo tanto de calidad como eficiencia las cuales son requeridas por la sociedad internacional cada vez más creciente abarcando los principales sectores financiero, tecnológico y económico.

Con relación al turismo, la mayor parte de los mexicanos utilizan las carreteras para llegar a sus destinos debido a la comodidad que representa el vehículo por un lado y porque no todos los poblados y ciudades del país cuentan con aeropuertos, implicándose que el gobierno ponga mayor atención a las construcciones, remodelaciones de las carreteras tanto federal y cuota lográndose de ésta forma "entroncar" el complejo sistema de redes a su vez se va modernizando aún más para que haya un mayor uso por parte de los usuarios nacionales y extranjeros. De esta forma se ha notado que la comunicación carretera esta abierta de turismo y al transporte extranjero y así las mejores perspectivas se presentan para la inversión nacional en el exterior, sobre todo por la hegemonía del turismo de ascendencia mexicana que en Estados Unidos carece de transporte barato.

Durante el primer trimestre del gobierno de Ernesto Zedillo como lo he mencionado anteriormente uno de los principales temas abordados por los periódicos han sido: 1) la crisis 2) el caso Colosio y 3) Chiapas, han desviado la atención de otros sectores de la economía del país lo cual repercute en el sector carretero a través de las

concesiones, porque las empresas que ya se encuentran explotando las carreteras que tienen a su cargo han resentido la desestabilización económica que ha surgido como consecuencia de un precio elevado del dólar y la pérdida del peso mexicano, así, muchas empresas cuyas deudas continúan en dólares se vieron en la necesidad de equilibrar los costos de las autopistas que algunas veces resultaban exageradas y así recuperar los gastos ya que con el poco tiempo que otorgó el gobierno mexicano para retirar las concesiones y volver a quedar las carreteras a su cargo, han obtenido de respuesta una pérdida de su inversión.

En lo referente al caso Colosio y Chiapas, esto se refleja en el sector carretero de la siguiente manera, al ver que un país se encuentra atravesando una crisis y hay desestabilidad política los inversionistas prefieren invertir en un país donde su dinero este seguro, sin embargo, las pocas personas que se interesan por invertir en el país aún ante la situación dirigen sus inversiones a otras áreas quedando en un segundo plano la inversión en infraestructura carretera por el momento.

Pero el gobierno mexicano seguirá alentando a inversionistas nacionales y extranjeros para que continúen invirtiendo en sector y así lograr la construcción de los 6,000 kilómetros que al inicio se propuso el gobierno para que quede consolidado así los compromisos suscritos para que la modernización de las carreteras siga siendo de alta prioridad para el crecimiento del país. Cabe hacer mención que en el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, el presidente Zedillo hace la misma señalización que el ex-presidente Carlos Salinas en lo referente a la falta de más carreteras mismas que han resultado deficientes por lo cual la necesidad de modernizarlas y ampliarlas.

**Pero a diferencia del anterior Programa Nacional de Autopistas, en el Plan Nacional de Desarrollo se menciona: “ Se continuará aunque bajo normas distintas, la construcción de nuevas autopistas con capital privado que sean rentables desde un punto de vista social. Los nuevos esquemas de concesión se basarán en criterios que permitan reducir el monto de las tarifas a los usuarios.” (15)**

Observamos que se toma la experiencia de las anteriores empresas concesionarias que han visto con decepción la falta de afluencia vehicular en las diferentes autopistas debido principalmente a las cuotas establecidas. Así aunque se tomo como principal criterio la reducción de las tarifas a los usuarios, se necesita un buen servicio no solo en infraestructura sino en el trato proporcionado ya sea por la Policía Federal de Caminos, los cobradores, ángeles verdes, etc. Y tomar en cuenta que hay carreteras federales que se encuentran en óptimas condiciones lo que implica una reducción por parte de los usuarios en las autopistas.

Dentro del compromiso adquirido por nuestro país en relación a servicios, encontramos que hasta el momento la inflación determina el avance para el desarrollo de todos los sectores inclusive el carretero ya que esto se refleja en un aumento a refacciones importadas lo que perjudica a los autotransportistas ya que se ven obligados a elevar los precios representando un factor favorable para los autotransportistas extranjeros. De ahí que las empresas autotransportistas mexicanas no puedan competir o se haga difícil su participación debido a la crisis, suscitándose una pérdida provocada por la disminución de la demanda por parte de los usuarios

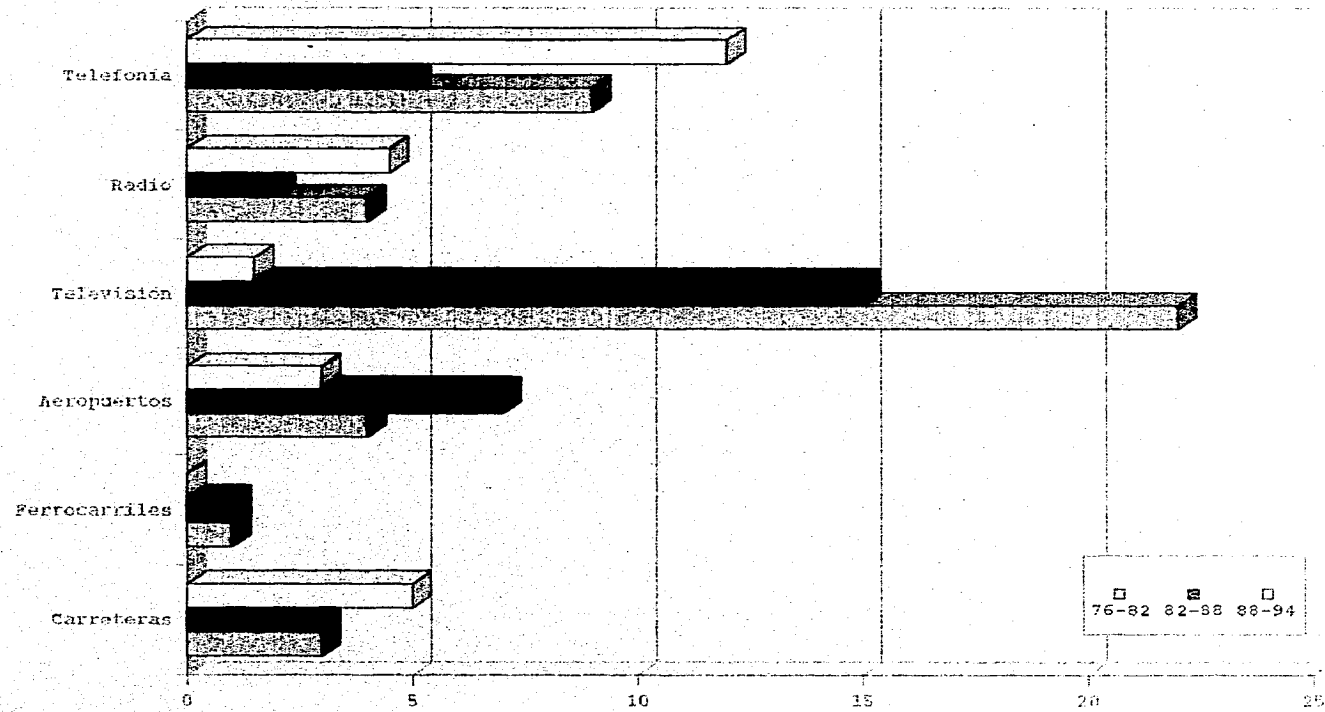
nacionales, ligado de una reducción en subsidios que interconectado generan la quiebra de toda empresa.

El sector carretero del país presentó un crecimiento considerable durante el último sexenio en comparación con los sistemas de comunicaciones y transportes.



Gráfico 1

Crecimiento de la Infraestructura en com. y transp.



Fuente: Elaborado con el anexo Estadístico de VI Informe de Gobierno.

Como se puede observar en el cuadro, durante este último sexenio en las comunicaciones y transportes se da una mejoría en algunos sectores como en el caso de la telefonía, carreteras y radio. Un estancamiento en ferrocarriles y un descenso en aeropuertos. Podemos apreciar que el sector carretero ocupó un lugar importante dentro de las comunicaciones lo que favoreció el desarrollo de comunidades lejanas a las principales ciudades tanto económica como culturalmente.

En diversos recorridos que realice por las carreteras para la elaboración de este trabajo, me enfoqué en el estado general de las carreteras ( federales y cuota ) principales problemas que se presentan a los usuarios y la efectividad de éstas.

Así durante la semana Santa en el recorrido de México-Acapulco realizado a través de la autopista del Sol, a pesar de la crisis la afluencia vehicular resultó buena ya que transitaron varios automovilistas por ésta, durante el recorrido la presencia de los autotransportistas resultó casi nula. Antes de llegar a las casetas correspondientes se atoraba un poco el tránsito volviendo posteriormente a la fluidez; continuando con el mismo recorrido y al llegar a la tercera caseta de cobro las personas que recibían el pago correspondiente les entregaban a los usuarios bonos llamados " acapesos " cuyo propósito era que los usuarios que transitaban por esta autopista no resintieran el pago de las cuotas y éstos bonos podían ser entregados en los comercios afiliados en Acapulco, mismos que servían para la compra de diferentes artículos.

Cabe mencionar que por parte de la Policía Federal de Caminos así como los "Ángeles verdes" ayudaban a las personas que tenían problemas con sus vehículos, desempeñando una notable función. De regreso, se tomó la carretera federal para realizar las comparaciones correspondientes, en ésta última la carretera se encuentra en muy malas condiciones en el tramo de Acapulco-Chilpancingo misma que tiene varios baches incrementándose aún más en temporadas de lluvias, otro problema fue en lo referente a las curvas ya que existen muchas. Por lo referente al resto de la carretera considero que se encuentra en buenas condiciones y el aforo vehicular es notable principalmente por los autotransportistas.

Otro recorrido realizado fue el de la Ciudad de México a Tecolutla (Veracruz), tomando la carretera federal hacia Tulancingo Hidalgo debido a que no existe carretera de cuota. Pero al llegar a la altura de la carretera de Pachuca nos encontramos con una manifestación por parte de los autotransportistas, mismos que pedían el "No al Peaje" señalando a su vez que el gobierno mexicano estaba perjudicando a los autotransportistas que usaban esta ruta para el comercio.

Durante todo el recorrido observé que el estado de esta carretera está en condiciones regulares debido a que en algunos tramos existen baches (no muy profundos) pero que en alguna forma contribuyen al deterioramiento de ésta. Con respecto al aforo vehicular por parte de los autotransportistas es muy pesado y los automóviles particulares es bastante.

Otro recorrido efectuado por las carreteras del Sureste del país particularmente de Oaxaca a Puerto Escondido, la carretera federal se encontró en pésimas condiciones sobre todo en el tramo que abarca la Sierra, ya que además de las curvas que se encuentran muy cerradas hay lugares en donde el asfalto se está desmoronando lo que implica un mayor riesgo para los usuarios de esta carretera, también representa un fuerte punto de inseguridad ya que el flujo vehicular es muy bajo, el clima sobre todo en la cima entorpece la visibilidad del usuario y no hay ninguna gasolinera durante esta parte.

Posteriormente de Puerto Escondido a Acapulco se tomó la carretera Panamericana la cual se encuentra en buenas condiciones, aunque en algunos tramos hay pequeños baches que no afectan totalmente a los usuarios pero es importante que el gobierno se encargue de proporcionar un mantenimiento oportuno. Así también de Puerto Ángel a Acapulco la carretera está en excelentes condiciones.

Otra carretera que pude comparar fue en el recorrido realizado de la CD. De México a Guanajuato, tomándose la autopista de cuota hasta Irapuato pasando por cuatro casetas de cobro ( Tepotzotlán, Palmillas, Querétaro e Irapuato ) con un recorrido aproximado de 470 kilómetros. Durante el transcurso del viaje se atravesaron las periferias de diferentes ciudades: Tepotzotlán, Tepeji, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Salamanca e Irapuato; observando que en la mayoría de la autopista existen dos carriles y en algunos tramos ésta se ampliaba a tres carriles. Ejemplo: en el caso de Palmillas, existe un tramo aproximado de 8 kilómetros volviéndose después a los 2 carriles. Otro tramo que se amplía a 3 carriles es el de San Juan del Río hasta Querétaro siendo aproximadamente 35 kilómetros.

Regresando de Guanajuato hacia el D.F. por la carretera federal hasta Querétaro y pasando por el centro de las ciudades de Silao, Irapuato, Salamanca, Celaya y llegando a la ciudad de Querétaro donde a partir de ahí se tomó la autopista de cuota para llegar a la Ciudad de México, observé y comparé que el 100% de la autopista de cuota se encuentran en perfectas condiciones, agilizando al mismo tiempo el flujo vehicular que fue regular incluyendo a los autotransportistas de carga y tomando en consideración que la carretera federal se encuentra en un 80% en buenas condiciones con una mayor afluencia vehicular ( debido a que existe un solo carril ) y teniendo mayor número de camiones pesados, pude concluir que en estos recorridos , exceptuando el de Oaxaca ( carretera federal ), las demás autopistas y carreteras federales se encuentran en buen estado, enfatizando la preferencia de varios usuarios por esta última.

Sin embargo, un aspecto negativo que se observó durante el recorrido en las autopistas fue que en las casetas, las cuales contaban con 10 ó 13 cajas regularmente, sólo se encuentran funcionando 2 ó 6 de éstas, lo que implica que el tiempo que un usuario se ahorre en las distancias tenga que perder a veces hasta 10 minutos en las casetas.

Para la elaboración de este tema me fue necesario recurrir a usuarios de las diferentes autopistas ( particulares y transportistas de carga ) para que opinaran de la red carretera nacional.

De esta encuesta se obtuvo lo siguiente:

No.	Tipo de carretera que utilizan	Frecuencia *P **R ***B	Ventaja o desventaja de la carretera.
1	Federal ( 30% )	Regular	No paga cuota y al lugar que se dirige no hay autopista.
2	Federal	Bastante	No enriquece al gobierno.
3	Federal	Poca	Conoce ya los caminos.
4	Cuota	Bastante	Seguridad y la rapidez de éstas.
5	Ambas ( federal y cuota )	Bastante	Federal: cuando no tiene prisa. Cuota: si necesita trasladarse a un lugar urgentemente.
6	Federal	Bastante	Hay más lugares donde descansar y estar con los amigos.
7	Cuota	Regular	Por la cercanía de las rutas ( Qro. E Hidalgo, sólo 1 ).

No.	Tipo de carretera que utilizan	Frecuencia *P **R ***B	Ventaja o desventaja de la carretera.
8	Cuota	Bastante	Seguridad primordialmente.
9	Cuota	Regular	Las autopistas del Norte se encuentran en buenas condiciones.
10	Ambas	Regular	Dependiendo del lugar a donde se dirige.
11	Cuota	Regular	Cómodo y no se le hace exagerado el cobro de las mismas.
12	Federal	Bastante	La mayor parte de las rutas que realiza son a lugares cercanos.

No.	Tipo de carretera que utilizan	Frecuencia *P **R ***B	Ventaja o desventaja de la carretera.
13	Ambas	Regular	Cuando están los trayectos de las autopistas muy cerca prefiere tomar la federal y cuando es un kilometraje largo utiliza las autopistas.
14	Cuota	Poca	Se ahorra tiempo.
15	Federal ( 60% y cuota 30% )	Regular	Federal: Hay más poblados y lugares bonitos para ver. Autopista: la seguridad y por la cercanía de Querétaro.



## **4.2 ALTERNATIVAS VIABLES PARA EL APROVECHAMIENTO DE CARRETERAS**

Como anteriormente se ha mencionado, los sucesos ocurridos en nuestro país han provocado un descenso en el ramo de comunicaciones y transportes ( sector carretero principalmente en la construcción ) en el inicio del gobierno del Presidente Ernesto Zedillo, originando que la iniciativa privada retirara inversiones favorables para este sector con la desestabilización económica misma que produjo el desequilibrio de la economía nacional y el retraso en las comunicaciones y transportes.

A través de los retos presentados por México incluyendo la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio fue necesario reacondicionar el sector carretero ( mediante la construcción de más carreteras ) para el máximo aprovechamiento de ésta con los países vecinos ( Estados Unidos y Canadá ), ya que a través de las carreteras mexicanas ( sean federales o de cuota ) se maneja todo lo referente al comercio, turismo, etc., representando una importante vía de comunicación para los mexicanos ( internamente como exterior ), siendo necesario adaptar nuestra red carretera acorde a la red carretera de E.U primordialmente aquéllas que se encuentran en las zonas fronterizas, ya que parte de importaciones y exportaciones de productos agrícolas y manufacturados se realizan como resultado de la preferencia del transporte terrestre, lográndose la adaptación de un funcionamiento homogéneo en las redes carreteras de ambos países para el tráfico de mercancías y personas.

Tomando como antecedente la experiencia europea en lo referente a servicios y transportes, donde el sistema de carreteras de los países miembros llevó un proceso de armonización lento y cuyo sistema de cuotas ha resultado un ejemplo de la diversificación de servicios y un beneficio en el comercio, donde las naciones han visto la importancia trascendental que éstos representan en toda economía, se han preocupado por tener una eficiente infraestructura para el desenvolvimiento óptimo de todas las actividades.

El surgimiento de bloques económicos y los procesos de globalización han originado la creación de grandes mercados que compiten entre sí para lograr el dominio mundial.

Si reacondicionamos el modelo del sistema carretero de la Unión Europea, tomando en cuenta las diversas condiciones climatológicas, geográficas sin afectar la soberanía de ningún país miembro del Tratado de Libre Comercio, lograríamos una red única de las carreteras, aprovechando no sólo este sector, y se pondrían a funcionar en forma uniforme los distintos medios de transporte, para entrar así en un Plan Logístico no sólo nacional, sino internacional, lo que provocaría un mejoramiento en cada una de las economías y la participación de un mercado grande y potencial para América Latina e, incluso, el resto del mundo.

Pero no es posible reacondicionar un modelo de unificación del sistema carretero en América del Norte ( Canadá-E.U.-México ) si existen problemas que obstaculizan éste, siendo necesario primero, resolver los conflictos que se enfrentan en cada país.

En México se ha señalado que es durante el sexenio anterior ( del Presidente Salinas ) cuando surge el mayor desarrollo del sector carretero para hacer frente a la apertura comercial con los Estados Unidos, pero aún no se ha cumplido con el número suficiente de carreteras para lograr el intercambio equitativo en mercancías y personas. Por eso es importante que el gobierno, en el sector carretero, no sólo se preocupe por ampliar la red carretera para lograr el objetivo durante este sexenio, sino que deberá vigilar a las empresas concesionarias para que las obras de infraestructura que se realizan sean bajo las normas de calidad y que a largo plazo no constituyan un empeoramiento de la ya deficiente red carretera.

No es factible contar con un sin número de carreteras que en menos de dos años estén en las peores circunstancias debido al uso inadecuado de productos de baja calidad. En la construcción de recientes carreteras, las empresas que tienen a su cargo concesiones se han preocupado por los diseños modernos de éstas sin tomar las condiciones indispensables para el buen servicio. Se necesita lograr no sólo la modernización a través de diseños espectaculares, como los de países europeos, también es imprescindible buscar ( en cualquier planeación, sea de puentes o ampliación y construcción de carreteras ) la seguridad de los usuarios, asegurando un buen trabajo técnico en éstas y sin olvidar las condiciones del suelo, ya que algunas de las recientes carreteras en los cortes de montañas representan un peligro para los conductores, por los desmoronamientos ocasionados.

La cuestión legal es un factor importante, ya que de ésta depende la eficacia para los autotransportistas en el TLC generando un obstáculo o la fluidez del tráfico por la red carretera.

Hoy, los autotransportistas mexicanos se quejan de los requisitos indispensables para entrar a territorio estadounidense, como es la legislación en materia de contaminantes y seguridad. E inclusive hay descontento con compañeros nacionales que en ocasiones no cumplen con los requisitos en los puentes fronterizos, ocasionando un verdadero embotellamiento, generando pérdidas cuantiosas y la pérdida de tiempo.

Es recomendable que se dé un cambio de actitud por parte de los transportistas nacionales, en conjunto con las personas que se encuentran dentro del gobierno mexicano, para lograr el beneficio de este sector y el mejoramiento de los transportistas, ante la apertura del Tratado, siempre respetándose la base jurídica de éste sin afectar la soberanía del país.

La participación del autotransporte terrestre representa el aumento de tráfico que se manifiesta en la infraestructura carretera. Por eso es necesario el mejoramiento, conservación y construcción básica con una mayor participación del gobierno, inversionistas y de la sociedad. Enfocándose a caminos que aún no han sido explotados por los autotransportistas nacionales y evitar los congestionamientos que se producen en las zonas, diversificando las distintas rutas que conllevan a centros urbanos y evitando los conflictos que se presentan como resultado de una ineficaz distribución y ordenamiento.

El Tratado de Libre Comercio implica en los servicios una reciprocidad entre los tres gobiernos por lo cual es conveniente respetar los acuerdos relacionados a transportes que implica a los diferentes sectores para poder reacondicionar el sistema europea en la Zona Norte de América.

Aunque fue difícil, los países europeos han demostrado que la política de transportes técnicamente y dentro de un plan logístico ha obtenido resultados positivos sin perjudicar a los países integrantes lográndose por acuerdos bilaterales o multilaterales el intercambio comercial más competitivo a nivel mundial gracias al desarrollo del transporte.

En el caso de Estados Unidos, Canadá y México, es necesario que los tres países propongan un proyecto para la creación de un organismo que vigile y sirva de mediador para asuntos relacionados con los transportes en esta zona, para lograr un sistema de red carretera que responda a aspectos de seguridad, rapidez y economía, acorde al desarrollo del comercio entre éstos.

Para lograr el buen funcionamiento de un sistema único en la red de carreteras de estos países es necesario un estudio profundo de cada infraestructura y realizarlo en un periodo mediano para obtener una verdadera eficacia.

Estados Unidos, a través del Department of Transportation ( DOT ) y la Interstate Commerce Commission ( ICC ), y México, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ( SCT ), deben continuar con un diálogo propiciando que ambos gobiernos deroguen leyes o reglamentos que entorpezcan el intercambio comercial a través de los transportes.

#### **4.2.1 POLÍTICA DE TRANSPORTES DE LA UNIÓN EUROPEA**

La política común de transportes de los países miembros de la Unión Europea tiene como objetivo ampliar el área de competencia en el sector transportes, como medio para conseguir la libre circulación de los servicios, e igualdad de trato entre los distintos modos de transporte.

Pero a partir de 1985, la Política de Transportes recobra auge cuando se establece un Programa denominado " Plan Master " que incluye un conjunto de políticas que permitan obtener grandes progresos equilibrados en los diferentes subsectores del transporte: infraestructura, paso libre de fronteras, armonización, entre otros.

#### **4.2.2 POLÍTICA DE TRANSPORTES DE ESTADOS UNIDOS**

El gobierno de los Estados Unidos elaboró un Plan para desarrollar un sistema de transporte que a corto y largo plazo satisfaga sus necesidades, mismo que incluye seis políticas:

- 1) Mantener y expandir los sistemas de transporte nacional.
- 2) Establecer una sólida base financiera.
- 3) Conservar la industria del transporte fuerte y competitiva.

- 4) Asegurar que los sistemas de transporte den soporte a la Seguridad Pública y Seguridad Nacional.
- 5) Proteger el medio ambiente y la calidad de vida.
- 6) Mejorar la experiencia y tecnología de transportes.

Como podemos observar, la política de los Estados Unidos constituye los elementos primordiales para el desarrollo de su nación. Resultaría conveniente que nuestro país tome algunas de éstas para fortalecer el sector de comunicaciones y transportes.

Es necesario que se lleve a cabo reuniones entre los tres países para realizar durante un lapso de 5 a 7 años los cambios en las carreteras fronterizas acorde a un standard común de éstas. De lo contrario, repercutirá nuestro transporte de carga carreteras de Estados Unidos debido a las diferencias de pesos y dimensiones provocando serios problemas para el autotransporte nacional.

Durante ese transcurso, la SCT cuya participación en lo referente a transportes es fundamental debe derogar artículos que continúan obstaculizando lo referente a transporte de carga, para el desarrollo del autotransporte, de infraestructura y el desarrollo nacional. La desregulación que se ha dado, posteriormente contribuirá al beneficio de los transportistas. Mientras las empresas nacionales tendrán más oportunidad para que su situación económica sea favorable para contar con equipos más avanzados, lográndose la distribución de sus servicios con especialización, costos razonables, siendo eficaz una actualización del transporte terrestre beneficiando al sector carretero cuyos subsidios por parte del gobierno y la óptima organización son básicos.



## RELACIÓN DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Salinas de Gortari, Carlos. Quinto Informe de Gobierno 1993  
pp. 120-121
- (2) Villegas, Claudia. "La Industria del Bache." El Financiero p. 14
- (3) Gómez Salgado, Arturo. "Requiere México de 6 mil kms ..." El Financiero p. 12
- (4) Hernández, Jaime. "Construirá GMD más de mil ..." El Financiero p. 24
- (5) Hernández, Jaime. "Proyecta la IP construir ..." El Financiero p. 15
- (6) "Luz Verde a Inversión Privada..." El Financiero p. 12
- (7) "Necesario construir 10 mil km de Autopistas..." El Financiero p. 13
- (8) Hernández, Jaime. "Reduce la SCT el presupuesto..." El Financiero p. 32
- (9) Hernández, Jaime. "Reducen el gasto público en comunicaciones y transportes."  
El Financiero p. 12
- (10) Hernández, Jaime. "Estrepitosa caída de la Inversión Privada..." El Financiero  
p. 12

- ( 11 ) Hernández, Jaime. “ Duplicó la SCT expectativas...” El Financiero p. 13
- ( 12 ) Wituran, Alberto. “ Pide IP de Hidalgo mantenimiento a...” El Financiero p. 24
- ( 13 ) Hernández, Jaime. “ Alza hasta de 28% en tarifas...” El Financiero p. 28
- ( 14 ) “aumentan 14.5% las cuotas de la Autopista...” El Financiero p. 8
- ( 15 ) Zedillo Ponce de León, Ernesto. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000  
p. 177

# CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

La importancia de los transportes ha constituido el desarrollo ó atraso de las naciones , siendo imprescindible la eficacia de éstos. En el mercado internacional, el transporte multimodal ha ocupado una posición estratégica a nivel mundial dado que, el traslado de mercancías a largas distancias, ha provocado una interrelación en todas las actividades ( principalmente económicas ) propiciando el comercio con otros países.

En México, se ha favorecido un aumento continuo de las necesidades del transporte en sus variados modos, resultando el de mayor preferencia y siendo básico para traslado de personas o mercancías el constituido por el transporte terrestre ( particular o público ) que continúa movilizándose, siendo un generador de empleos que implica, para su desenvolvimiento, la utilización de una red carretera que se encuentre en condiciones favorables para acelerar el proceso de la industria, de la cultura, o del propio transporte, etc.

El sector carretero desencadena varios factores que, interconectados, propician, por una parte, la estabilidad en la economía del país. Así, gracias a éste, en el turismo ( económicamente hablando ), se ha logrado la mayor participación de los nacionales sirviendo de enlace para comunicar las principales ciudades de los Estados, trayendo consigo el comercio vital para la supervivencia de los pobladores, explotando lugares importantes por su belleza natural y la obtención de divisas por parte de los

extranjeros. Política, social y culturalmente ha unido a las personas de lugares distantes con el resto del país.

Ante la apertura comercial, Estados Unidos y Canadá se han preocupado por dedicar buena parte de la inversión al sector de transportes y comunicaciones mediante diferentes políticas, mismas que han favorecido, además del acceso de sus mercancías a otros países, su posición desarrollada ante los demás.

En Estados Unidos la red carretera se representa por una compleja red de carreteras interconectadas entre sí, a través de las cuales se desplazan volúmenes grandes de tráfico lo que se refleja en la fluidez del intercambio comercial. En autotransporte de carga, desde los años 80's, se dio la desregulación, beneficiando a usuarios para elegir, acorde a los servicios prestados, tiempo, calidad y eficacia. De ahí la intensificación de éstos para una ejemplar competencia y tener el dominio mundial.

México necesita, ante el sector de comunicaciones y transportes de Estados Unidos y Canadá, enfocarse a programas en donde la eficacia, especialización, tecnología, entre otros, logren asegurar el fortalecimiento de los medios de transporte, procurando el mantenimiento oportuno de la infraestructura ( red carretera ), la prestación de más apoyo económico, administrativo y legal, ya que la desregulación del autotransporte ha empeorado la situación de los autotransportistas que prestan sus servicios con unidades que se encuentran en condiciones pésimas, generando mal servicio, calidad deficiente y un elevado costo al usuario.

La actitud del gobierno es importante para no introducir corrupción e ineficiencias en cualquier sector, neutralizándose el problema que representaría la invasión de los autotransportistas estadounidenses, primordialmente.

La actual red carretera no cumple con las condiciones básicas ni con los kilómetros comparado con el de Estados Unidos, primeramente por la situación geográfica ya que en E.U hay muchas altiplanicies. En lo relacionado a pesos y medidas para los autotransportes son diferentes al de los autotransportes mexicanos, conduciéndonos en una desventaja cuantitativa.

Sin embargo, es posible que, aunque México cuente con una orografía muy sinuosa, se pueda asemejar en el reparto de éstos. Es conveniente que, para la construcción de nuevas carreteras, se hagan estudios en cada Estado, tomando como factor lo que genera cada uno en su aspecto industrial, agrícola, minero, etc., ya que el desarrollo de infraestructura sólo se ha abocado al Norte del País, saturando las vías de comunicación por parte de los autotransportistas nacionales, mientras que al Sur del país hay una infraestructura muy pobre, lo que provoca un elevado cobro del flete y que las empresas autotransportistas continúen congestionando las deficientes rutas del Norte. Ante esto se necesita distribuir en forma más uniforme los diferentes caminos para, posteriormente, aplicar un programa que impulse el incremento del transporte, sin repercusiones desfavorables.

Es conveniente que el gobierno aliente más la participación de otros modos, como el ferrocarril, para que, conjuntamente con el sector carretero, se agilice el comercio hacia las zonas fronterizas, logrando la suficiente capacidad de infraestructura para la prestación de servicios ante nuestro país vecino del Norte ( E.U.A. ) y la prestación de un servicio multimodal competitivo a nivel internacional.

En los últimos años se ha intensificado la demanda del transporte terrestre, provocando un alto costo de inversión en la infraestructura del sector carretero ( remodelación, conservación, seguridad, etc.) teniendo éste un desarrollo lento, debido a la falta de recursos para las construcciones y conservación de las mismas.

Es fundamental que el país considere que, en los transportes, ( sector carretero ) las actuales técnicas utilizadas han resultado inadecuadas, ya que, con bajos salarios a las personas que trabajan en este sector, el precio elevado de las autopistas y la baja calidad de éstas no contribuyen a el mejoramiento de vida, ni a la competitividad internacional.

El avance de la tecnología produce cambios en las comunicaciones y transportes en forma inmediata, lo cual se refleja en los esfuerzos que realizan los países por mejorar sus infraestructuras para poder responder a las actividades que resultan de los transportes, interconectándose entre sí para formar un subsistema dentro de la estructura social-económica del país.

En el último capítulo se señalaron las políticas que han desarrollado en transportes la Unión Europea y el resultado obtenido de ésta por los países miembros. En nuestro caso consideramos viable aplicar una política similar en los tres países tomando como base la participación igualitaria de éstos sin perjudicar sus soberanías, prometiéndose a respetar acuerdos surgidos de ésta, obteniendo resultados favorables, e incrementando, aún más, sus redes de cooperación, a través de los transportes, lográndose, en el caso de México, el beneficio de otros sectores, llevando a la mejora social que traería consigo, fuera de naciones industrializadas como lo es Estados Unidos y Canadá, una vía de comunicación única, a través del sector carretero, que comprendería un mercado potencial.

Esta adaptación se logrará cuando Estados Unidos y México eliminen los obstáculos que ponen, principalmente a los autotransportistas de ambos lados, y se dé una armonización en este sector, siendo un proceso que lleva tiempo para adecuarlo, pero que no resulta imposible.

A lo largo de la investigación se abarcó la funcionalidad de la red carretera nacional durante el sexenio anterior y suscitándose, hasta hoy, los problemas que se presentan por los congestionamientos en diferentes rutas, aunado al reciente problema ( crisis ) y el descenso que ésta provoca en inversiones de infraestructura.

Para 1996, se espera el reinicio de construcciones de nuevas autopistas. Por ello, es conveniente, para la planeación correcta de éstas, tomar las experiencias de las ya existentes ( en seguridad, tipo de material, continuación de modernización y los resultados de un elevado costo de cuotas por parte de los concesionarios ) para



obtener un servicio eficiente, organizado, colocándonos en una posición estratégica dentro de un plan logístico internacional con nuestros países vecinos. De lo contrario no serviría un sistema único de la red carretera de los tres países cuyo objetivo fuera el bloqueo de las vías de comunicación o incrementar más las limitantes que han surgido entre los modos de transporte, perjudicando sus economías internas en formas desiguales, estancando el comercio internacional.

Dada la importancia de los transportes y cuya magnitud es muy amplia, con esta investigación no pretendo dar conclusiones definitivas ya que mientras siga evolucionando la tecnología, se suscitarán cambios que repercuten en éstos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bravo, Carlos. Transportes Automotores México.  
México, SCT., 1983. 200P.
- Caballero, Urdiales E. El TLC México-E.U-Canadá.  
México, UNAM. 1991
- Caso Lombardo, José. Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México.  
México, SCT.,1991, 251 P.
- Crespo Villalaz, Carlos. Transportes.  
México, Limusa Edit. 1979. 688 p.
- Crespo Villalaz, Carlos. Vías de Comunicación.  
México, Limusa Edit. 1989.
- Garber Peter, M. The Mexico-US Trade Agreement  
USA, 1993.
- Gary Clyde, Hufbaver. American Free Trade: issues and recomendations  
Washington, DC. Institute for International Economics. 1992.
- Globerman, Steven. NAFTA: a trinational analysis, studies on the economic future of  
North America.  
Canadá, 1993
- Gómez Pereyra, Gonzalo. Apuntes para la historia del Autotransporte  
México. SCT. 1982
- González González, Luis. Los Presidentes de México ante la Nación.  
México, H. Cámara de Diputados. 1982.  
528p.

- Islas, Víctor. Diseño de Rutas de Transporte  
México, IPN. 1983
- Islas, Víctor. Estructura y Desarrollo del sector. transporte en México.  
México, Col. Méx. 1990
- Islas, Víctor. Situación actual y Perspectivas del Transporte en México ante el TLC  
México, Col. Méx. 1991. 195 p.
- J. M, Thompson. Teoría Económica del Transporte.  
Madrid, Alianza Edit., 1976.
- Kessel, Georgina. Lo negociado del TLC.  
México, Mc Graw Hill Edit., 1994.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.  
México, Porrúa Edit., 8a de. 1980. 238 p.
- Leves y Códigos de México Constitución Política.  
México, Porrúa Edit., 1986 126 p.
- Marroquín Z, Jaime. Estudios del Derecho de Transporte.  
México, IPN. 1979
- SCT. Anuario Estadístico 1990.  
México, SCT. 1190. 99p.
- SCT. Comunicaciones y Transportes.  
México, SCT. 1970. 392 p.
- SCT. Documentos para la Historia de las carreteras.  
México, Secretaría de Obras Públicas, 1964.
- SCT. Informe de Labores 1o. Sep 1988-1989.  
México, SCT. 1988-89. 65 P.
- SCT. José López Portillo 1976-1982.  
México, SCT. 1982. 65 P.

SCT. Programa Nacional de Autopistas 1989-1994.

México, SCT. 1989-94. 25 p.

SCT. Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura.

México, SCT. 1990-1994.

SECOFI. Entendiendo el TLC.

México. SECOFI.

SECOFI. Tratado de Libre Comercio en América del Norte.

México, SECOFI. 1992.

SECOFI. Tratado de Libre Comercio ( Texto Oficial ).

México, SECOFI. Porrúa Edit., 1993. 1218 p.

SECOFI. TLC en América del Norte ( Monografía 9 ).

México. Talleres Gráficos de la Nación. 1991.

Tratado Trilateral de Libre Comercio Memoria VII.

México, Senado de la República, 1991.

Zamora Batiz, Julio. El por qué y para qué del TLC.

México. UNAM-CICH. 1991.

## HEMEROGRAFIA

Abarca, Francisco. "Creciente Déficit de Rutas Pavimentadas". El Financiero. Sec. Negocios. 25/Nov/1994. P.10

Aguirre Rodríguez, Marco A. "A infraestructura carretera, 85% del presupuesto de SCT." El Financiero. Sec. Economía. 19/Mar/1995. P. 8

Aviles, Rosario. "Concesiones de Autopistas, Puentes y túneles en las que ICA participa." El Financiero. Sec. Economía. 24/Sep/1991. P. 5

Barrios, Ángeles. "Crisis en la Industria de Autotransporte de Carga." El Financiero. Sec. Comercio. 10/Mar/1995 p. 37

Calderón Javier. "Tips de Transporte." El Financiero. Sec. Sector Externo. 2/Nov/1994. P. 14A

Calderón, Javier. "Crece la competencia en el Autotransporte con los Tractocamiones de Doble Articulación." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 30/Nov/1994. P. 28

Calderón, Javier. "Autotransportistas de E.U podrían perder parte del pastel regional." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 6/Mar/1995. P. 35

Calderón, Javier. "Contratos de Coinversión, única salida a la crisis del autotransporte." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 22/May/1995.P. 25

Calderón, Javier. "La SCT construirá o reconstruirá este año carreteras 3 ramales, caminos rurales y ocho puentes de Chiapas, con el fin de impulsar el desarrollo de las comunidades rurales e indígenas chiapanecas." El Financiero. Sec. Análisis Transporte. 24/Mar/1995. P. 25A

Colín, Marvella. "Crecimiento Heterogéneo en Infraestructura de comunicaciones y transportes." El Financiero. Sec. Economía. 23/NOV/1994. P. 3A

Gómez Salgado, Arturo. "Requiere México de 6 mil kilómetros más de Autopistas: GMD." El Financiero. Sec. Negocios. 29/Nov/1994. P.12

González, Víctor. "Redimensionará SHCP adeudos de Autopistas concesionadas." El Financiero. Sec. Negocios. 25/Nov/1994. P.12

Hernández, Guadalupe. "Dupont Importará asfalto de E.U. para construir carreteras." El Financiero. Sec. Negocios. 30/Nov/1994. P. 16

Hernández, Jaime. "Sustituirán a la actual Ley de Vías Generales de Comunicación." El Financiero. Sec. Economía. 18/Abril/1994. P. 33

Hernández, Jaime. "Reconoce SCT rezago de 50% en Infraestructura de carreteras Rurales." El Financiero. Sec. Economía. 20/may/1994. p. 25

Hernández, Jaime. "Retira el Gobierno las Garantías de aforo a las concesiones carreteras." El Financiero. Sec. Negocios. 24/May/1994. P. 10

Hernández, Jaime. "Demanda Canapat Tarifas Federales iguales a las carreteras de Peaje." El Financiero. Sec. Economía. 21/Jun/1994. P. 28

Hernández, Jaime. "Inconclusa, la Desregulación del Autotransporte de Carga." El Financiero. Sec. Negocios. 8/Nov/1994. P. 10

Hernández, Jaime. "Lucha el Autotransporte de Carga por su sobrevivencia." El Financiero. Sec. Negocios. 10/Nov/1994. P. 11

Hernández, Jaime. "Nuevo Reglamento para el Autotransporte de Carga, antes del 1o. De diciembre: SCT." El Financiero. Sec. Negocios. 11/Nov/1994. P. 14

Hernández, Jaime. "Costosa Inexperiencia de Concesionarios Carreteros." El Financiero. Sec. Negocios. 15/Nov/1994. P. 12

Hernández, Jaime. "Construirá GMD más de mil kilómetros de Autopistas." El Financiero. Sec. Negocios. 2/Dic/1994. P. 24

Hernández, Jaime. "Proyecta la IP construir 6 mil kilómetros de carreteras en el sexenio." El Financiero. Sec. Negocios. 5/Dic/1994. P. 15

Hernández, Jaime. "Necesario construir 10 mil kilómetros de Autopistas." El Financiero. Sec. Negocios. 9/Feb/1994. P.13

Hernández, Jaime. "Reduce SCT el presupuesto destinado a la red carretera." El Financiero. Sec. Economía. 7/Feb/1995. P. 32

Hernández, Jaime. "Rigurosa definición de proyectos carreteros, exige el BID a la SCT." El Financiero. Sec. Negocios. 21/Feb/1995. P. 12

Hernández, Jaime. "Reducen el gasto público en comunicaciones y transportes." El Financiero. Sec. Negocios. 21/Feb/1995. P. 12

Hernández, Jaime. "Estrepitosa calda de la Inversión Privada en Infraestructura." El Financiero. Sec. Negocios. 24/Feb/1995. P. 12

Hernández, Jaime. "Duplicó la SCT expectativas para construir caminos de cuota en el sexenio." El Financiero. Sec. Negocios. 28/Feb/1995. P.13

Hernández, Jaime. "Estudia el gobierno modificar el Reglamento de Pesos y Dimensiones." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 3/Mar/1995. P.21

Hernández, Jaime. "Excesivo Burocratismo frena el desarrollo de autotransportistas." El Financiero. Sec. Negocios. 6/Mar/1995. P. 14

Hernández, Jaime. "Marcha a vuelta de rueda la inversión en Infraestructura Carretera." El Financiero. Sec. Negocios. 15/Mar/1995. P.12

Hernández, Jaime. "Alza hasta del 28% en tarifas para autopistas y aerolíneas." El Financiero. Sec. Economía. 21/Mar/95. P. 28

Hernández, Jaime. "Nuevas concesiones carreteras en estudio, bajarán las cuotas." El Financiero. Sec. Negocios. 25/Sep/1995., p.15

Magaña, Octavio. "Terminarán totalmente este año la Autopista Guadalajara-Tepic." El Financiero. Sec. Sociedad. 4/Nov/1994. p.35

- Rodríguez, Leticia. " Marcados contrastes en Infraestructura." El Financiero. Sec. Especial ( Informe ) 2/nov/1994. P. 7
- Romero, José. " Los mercados Potenciales de Transporte: el caso de América del Norte." El Financiero. Sec. Análisis. 12/May/1994.p. 21A.
- Ruvalcaba, José. " Responde el sector del Transporte a Reglas del Juego que impone el TLC." El Financiero. Sec. Comercio. 23/Jun/1994. P. 26
- Tristán, Georgina. " Frente al TLC resulta Insuficiente la Inversión en la red carretera." El Financiero. Sec. Comercio. 8/Jun/1994. P. 21
- Tristán, Georgina. " Deficiente Apoyo del Gobierno para infraestructura en comercio exterior: IP." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 25/Nov/1994. P. 12
- Tristán, Georgina. " Pérdidas Millonarias por el atraso en las Normas para el Transporte de Carga." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 29/Nov/1994. P. 22
- Tristán, Georgina. " Total liberación de la Ley de Inversión Extranjera para infraestructura comercial." El Financiero. Sec. Comercio. 3/Ene/1995. P. 18
- Tristán, Georgina. " Exigen transportistas reabrir el TLC." El Financiero. Sec. Comercio. 10/feb/1995. P. 22
- Tristán, Georgina. " Estudia SCT concesiones para modernizar la infraestructura de transportes." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 14/Mar/1995. P. 25
- Tristán, Georgina. " A remate la infraestructura en comunicaciones y Transportes." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 20/Mar/1995. P. 26
- Tristán, Georgina. " Acelerador a fondo para ampliar red de Autopistas." El Financiero. Sec. Negocios. 6/Sep/1995. P. 10
- Vigueras, Carlos. " Abrirán Nuevo Puente Internacional en el Cruce Sta. Teresa-San Gerónimo." El Financiero. Sec. Comercio. 6/May/1994. P. 21
- Vigueras, Carlos. " Invertirá Texas 260 mdd en carreteras para integrarse al TLC." El Financiero. Sec. Comercio. 17/May/1994. P. 24



- Vigueras, Carlos. "Será la Frontera Norte de México la columna vertebral del Comercio Internacional." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 6/Dic/1994. P. 25
- Villegas, Claudia. "Contratos hasta por 10 mil mdd a la IP para desarrollar carreteras." El Financiero. Sec. Negocios. 3/May/1994. P. 15
- Villegas, Claudia. "La industria del Bache transita por la vía Rápida." El Financiero. Sec. Negocios. 21/Nov/1994. P. 14
- Villegas, Claudia. "Unión de Cementeras para Edificar Carreteras de Concreto." El Financiero. Sec. Negocios. 8/Dic/1994. P. 10
- Villegas, Claudia. "Hacienda, al rescate de la autopista Arriaga-Huixtla." El Financiero. Sec. Negocios. 3/Ene/1995. P. 15
- Wituran, Alberto. "Pide IP de Hidalgo mantenimiento a la autopista México-Pachuca." El Financiero. Sec. Comercio Exterior. 16/Mar/1995. P. 24
- "Programa para duplicar la utilización de la infraestructura carretera: SCT." El Financiero. Sec. Economía. 25/Abril/1994. P. 16
- "Solicitan Transportistas Gradualidad y Verificación del Reglamenteo de Pesos y Dimensiones." El Financiero. Sec. Automotriz. 10/Nov/1994. P. 8A.
- "La empresa mexicana Marhnos construyó el puente internacional más largo del mundo para unir México con EE.UU." El Financiero. Sec. Economía. 19/Mar/1995. P. 8
- "Luz Verde a Inversión Privada Mayoritaria en Infraestructura." El Financiero. Sec. Negocios. 6/Dic/1994. P. 12
- "Aumentan 14.5% las cuotas de la Autopista del Sol." El Financiero. Sec. Economía. 19/Mar/1995. P. 8
- "Ajuste a la baja en tarifas para revitalizar autopistas de cuota." El Financiero. Sec. Negocios. 5/Sep/1995. P. 20

“ Ofrece SCT proyecto transísmico para transporte de carga.” El Financiero. Sec. Negocios. 6/Sep/1995. P.11

“ Alianza entre Ciudades Fronterizas para impulsar supercarretera D69.” El Financiero. Sec. Negocios. 6/Sep/1995. P. 19

## DOCUMENTOS

Diario Oficial de la Federación. México, 2/nov/1994. Tomo CDXCIV No. 2.

De la Madrid H, Miguel. "Sexto Informe de Gobierno 1988." Talleres Gráficos de la Nación. 1988. 230 p.

O.N.U. "Transport Statistics for Europe 1993." Vol. XLIII.

SHCP, "Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000." Junio 1995, 177 p.

SPP, "Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994." Mayo 1989. 137 p.

Salinas de Gortari, Carlos. "Quinto Informe de Gobierno 1993." Talleres Gráficos de la Nación. 1993. 877 p.

Salinas de Gortari, Carlos. "Sexto Informe de Gobierno 1994." Talleres Gráficos de la Nación. 1994. 784 p.

## ANEXO No. 1

### Costo del Transporte en México VS E.U.A.

El transporte en México se caracteriza por una utilización excesiva del modo de transporte carretero y una participación mínima del transporte por agua en contraposición a E.U.A, los menores precios de los servicios en México permiten hacer equiparables los valores.

MODALIDAD	MÉXICO		E.U.A.	
	%	Precio	%	Precio
		Unitario		Unitario
Autotransporte	63.0	4.24	28.6	8.01
Ferrocarril	22.5	1.85	26.8	1.89
Cabotaje	10.3	0.29	27.3	0.50
Ductos	4.2	0.15	17.2	0.76
Aéreos	0.5	---	0.1	33.91
<b>Total</b>	<b>100.0</b>		<b>100.0</b>	
<b>Valor Ponderado</b>				
de la mezcla		3.12	3.1	
Índice comparativo		100.7	100.0	

a Datos de 1987.

Fuente: US. Department of Transportation. Statistics. Anual Report. 1987.