



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LA INFRAESTRUCTURA EN COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES EN MÉXICO COMO FACTOR DE
CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LIC. EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

P R E S E N T A:

GARCÍA CHÁVEZ KARINA

**ASESORA: DRA. ROSA MARÍA PIÑÓN
ANTILLÓN**



2015

Ciudad Universitaria, D. F.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A MI PAPÁ

Por ser un gran ejemplo a seguir, por no ser el padre perfecto sino por ser simplemente él, por acompañarme a lo largo de toda mi vida académica repitiéndome una y otra vez que nada es imposible y que todo cuesta, por brindarme todos los medios para que llegue a ser una persona exitosa y sobre todo por dejarme la mejor herencia que un padre le puede dar a un hijo: el estudio. Nunca podre agradecer todo lo que has hecho por mi tanto bueno como malo, por el momento lo único que te puedo ofrecer es este trabajo, espero te sientas orgulloso de mí, con todo mi amor, este logro también es tuyo. Te amo por siempre.

A MI MAMÀ

Gracias por darme la vida ya que por ti estoy aquí, por apoyarme y de igual manera por acompañarme en este recorrido, por tus consejos, por ser una maestra y por ser la primera que me brindo conocimientos que serán útiles a lo largo de mi vida, por tu amor incondicional Gracias. Te amo.

A MIS HERMANOS

Por estar conmigo y ser un apoyo más, a ti Dany por ser la mejor amiga que Dios me pudo mandar, espero ser un ejemplo a seguir en el ámbito académico para ustedes y estar ahí siempre que me necesiten. Los Amo.

A MIS TÍOS, TÍAS, PRIMOS Y PRIMAS

Quienes han contribuido a través de sabios consejos para que le eche ganas a mis estudios y por siempre recordarme que tengo una valiosa familia. Gracias.

A MIS AMIGOS

Tanto de la Carrera como de otros lugares, por siempre apoyarme cuando lo necesito, por resolver dudas cuando no entiendo, por alegrar mi estancia en instalaciones académicas, por los momentos buenos y malos vividos, por confiar en mí, pero sobre todo por enseñarme el significado de la verdadera amistad. Los quiero.

A TI

Por haber sido parte del desarrollo de esta investigación, por brindarme tú apoyo moral y material y por estar ahí cuando lo necesito. Te amo

A MIS SERES QUERIDOS QUE YA NO ESTAN

Por haber pasado a formar parte de mí y alegrarme la vida.

A MI ASERORA LA DRA. ROSA MARIA PIÑÓN ANTILLÓN

Por haberme brindado parte de su valioso tiempo y de sus conocimientos para llevar a cabo mi tesis, por ser una persona ejemplar. Gracias.

A LA PROFESORA PILAR YAÑEZ JURADO

Por su valiosa clase de Comunicaciones Internacionales, que fue inspiración para la realización de esta tesis.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO Y A LA FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

Por los años en los cuales paso a ser mi segunda casa, en la cual aprendí a ser mejor persona tanto en lo académico como en lo personal, por haberme permitido conocer gente tan hermosa a la cual espero conservar toda mi vida, por los momentos vividos, siempre tendré claro que: “Por mi raza hablara el espíritu”.

Índice

Introducción

Página

Capítulo 1

1. La privatización de la infraestructura de comunicaciones y transportes	8
1.1 El papel del Estado Mexicano en la generación de infraestructura durante los años 80.....	17
1.2 La participación del sector privado en materia de comunicaciones y transportes como resultado del cambio en el modelo de desarrollo económico	21
1.2.1 Efectos positivos de la privatización.....	33
1.2.2 Efectos negativos de la privatización.....	38
1.2.3 Efectos positivos y negativos de las concesiones, el caso de México	43

Capítulo 2

2. El sector de comunicaciones y transportes como una de las bases más importantes para el crecimiento y desarrollo económico	46
2.1 Infraestructura portuaria.....	46
2.2 Infraestructura ferroviaria.....	52
2.3 infraestructura aérea.....	57
2.4 infraestructura en telecomunicaciones (telefonía móvil y fija y servicio de internet).....	62
2.5 infraestructura carretera.....	68

Capítulo 3

3. Perspectiva de la infraestructura de transporte y telecomunicaciones bajo la administración actual (2013-2015).....	73
3.1 Programa de inversiones en infraestructura de transportes y comunicaciones 2013-2018.....	74
3.2 ¿México un país competitivo a nivel internacional, en cuanto a infraestructura física?...	103
3.2.1 México vs Chile.....	111

3.2.2 México vs Brasil.....	116
Conclusiones	123
Fuentes de información.....	132

Introducción

A finales del siglo XX pero sobretodo en el siglo XXI se definió un nuevo orden mundial que implica cambios; uno de ellos ha sido el fenómeno denominado globalización de las relaciones económicas de los países. Las principales características han sido la apertura hacia la inversión privada y al comercio exterior, aunado a la pérdida de control del Estado en la gestión y explotación de diversos servicios públicos.

La principal consecuencia del fenómeno citado ha sido la de obligar a las economías nacionales a tener una mayor competencia entre ellas. Esto demanda que cada país cuente con factores esenciales en esa lucha donde lo importante es ganar mayores cuotas de mercados. Un factor imprescindible es una adecuada infraestructura en comunicaciones y transportes.

Desde los años ochenta y dentro de ese panorama, México toma un nuevo rumbo en cuanto a su modelo económico, dando paso a la apertura económica, en donde el sector privado comienza por tener una mayor participación en la explotación de empresas del gobierno, entre ellas en las del sector de comunicaciones y transportes.

A pesar de que en otros países como lo fue en Gran Bretaña, se llevó a cabo la venta total de empresas públicas al sector privado, lo que se define como privatización de acuerdo al diccionario de la Real Academia Española; en el caso de México solo existe la figura de concesiones, es decir se acepta la explotación y gestión de ciertos servicios públicos a cargo de empresas privadas o particulares atendiendo las leyes mexicanas.

Actualmente se expone que México pasa por un proceso de privatización, sin que exista esa figura en el marco jurídico mexicano. De acuerdo a Almuneda Guardino, Manuel Jaén e Ignacio Amate, escritores españoles la privatización tiene tipologías; la privatización indirecta, que lleva a la desregularización de

ciertos sectores de la economía, la privatización funcional, que se refiere a las concesiones y la privatización sustancial, la desnacionalización de bienes o actividades públicas; lo que sucede en México podría recaer en una privatización funcional al hacer referencia a la figura de la concesión sin ser como tal una privatización.

A través de las concesiones de los servicios públicos en materia de transportes y comunicaciones se pretendía satisfacer las necesidades de la sociedad, ya que se tendría un mayor y nuevo capital para atender proyectos que facilitaran la comunicación y traslado ya sea de bienes o personas a menores costos y acortando las distancias lo cual es de suma trascendencia en la nueva dinámica internacional, en donde los países se vuelven cada vez más dependientes dentro del comercio internacional.

Los resultados demuestran que México aun implementando nuevas políticas como fue la aceptación de la participación privada en sectores donde en años anteriores el Estado era el único gestor, no ha sido capaz de desarrollar la infraestructura que le es necesaria para lograr competir y obtener mayores cuotas de mercados. Una razón se atribuye a las instituciones ineficientes que no regulan de manera adecuada la participación privada.

No se ha invertido lo suficiente para proveer de servicios eficientes y de calidad a los consumidores, posicionándose a nivel mundial como un país poco competitivo dentro de la nueva dinámica internacional, generada por el fenómeno de la globalización de los procesos productivos. Eso queda expuesto al ocupar el lugar número 61 del *Global Competitiveness Report 2014* del Foro Económico Mundial, índice que se publica anualmente, tomando en cuenta 144 economías y diversos factores que intervienen en los niveles de competitividad que tiene un país, entre ellos el nivel de infraestructura en donde se encuentra en la posición 65.

En el caso de México llama la atención el hecho, de que su situación geográfica le ofrece ventajas competitivas muy importantes, se encuentra en la

parte central del continente Americano, limita al norte con Estados Unidos y al sur con Guatemala y Belice; está a lado del mercado más grande del mundo y de los principales centros de consumo como lo es China, Brasil, etc., con los que podría tener un verdadero intercambio comercial. Subrayando que México es suscriptor de diversos Tratados de Libre Comercio.

Su superficie se acerca a los dos millones de km², es un territorio con alrededor de 118 millones de habitantes de los cuales la población económicamente activa es de 52, 108, 400 millones¹, lo que representa una vasta fuerza laboral. También cuenta con una gran variedad de recursos naturales que favorecen diversas actividades productivas, como la pesca, la producción y exportación de metales, la ganadería entre otras, y su extenso patrimonio cultural atrae una gran cantidad de turistas e inversionistas hacia sus diversos destinos para la creación de proyectos turísticos.

Con esas ventajas competitivas el país se convierte en un receptor de capitales lo que contribuye a un crecimiento económico, para eso es necesario que México esté conectado al interior y al exterior a través de puertos, carreteras, aeropuertos, vías férreas y que este a la vanguardia de la tecnología principalmente del internet, ya que esta nueva herramienta impacta actividades cotidianas no solo comerciales sino también sociales.

Diversos autores consideran que la infraestructura en comunicaciones y transportes es la base para el crecimiento y desarrollo de la economía mexicana de manera sostenible, por lo que es un tema que merece ser estudiado de manera detallada para encontrar estrategias que sean viables para el desarrollo de esta o para optimizar las que se tienen, como son las concesiones.

Hoy en día México cuenta con 117 puertos marítimos, 27 kilómetros de vías férreas, 72 aeropuertos y una red carretera de 378 kilómetros². En cada rubro la participación privada ha intervenido en proyectos de construcción y modernización

¹ Datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI.

² Secretaría de Comunicaciones y Transportes

en conjunto con el sector público, no obstante el nivel de infraestructura que alcanza el país no es el más viable para considerarlo competitivo.

De esa problemática y atendiendo la estrecha relación que guarda el crecimiento económico sostenible y el desarrollo social con los transportes y comunicaciones del país surge el desarrollo del presente trabajo que se inscribe de manera somera, a saber:

En el primer capítulo se inicia con la descripción del concepto de la privatización y sus implicaciones para dejar claro que en México la única figura que se encuentra en el marco jurídico mexicano es la de la concesión.

Aunado a eso se aborda el proceso mediante el cual el Estado mexicano deja de ser el único responsable de la gestión y explotación de servicios públicos de infraestructura principalmente en el rubro de las comunicaciones y transportes resultado un tanto del cambio en el modelo de desarrollo económico mexicano adoptado por el gobierno en turno; tener noción acerca de cuál ha sido la participación del sector privado y de qué manera se ha insertado en el país es indispensable si se considera que ha sido uno de los ejes de las políticas neoliberales de restructuración económica aplicada en la mayor parte de América Latina desde los noventa hasta la actualidad.

El periodo que se abarca es a partir de los años ochenta analizando primero la participación del Estado y las condiciones con las que se contaba en cuanto al sector arriba mencionado para después hacer una comparación de la situación de las comunicaciones y transportes cuando se inicia la apertura hacia la inversión privada.

Si bien, en principio la sociedad mexicana tiene una esperanza en la participación privada en cuanto a la generación de proyectos de infraestructura vale la pena saber porque esa nueva política implementada no ha sido positiva no solo en México, sino en otros países, por lo que dentro del mismo capítulo se hace una pequeña descripción de los efectos positivos y negativos que han surgido de esa nueva estrategia para obtener un nuevo capital económico. Lo que muestra

las faltas que han tenido los gobiernos al llevar a cabo una privatización o al permitir la concesión de los servicios de transportes y comunicaciones.

El estudio a fondo de los efectos positivos o negativos de la participación privada en cualquiera de sus modalidades es un tema sobre el cual valdría la pena que académicos sobre todo mexicanos analizaran para proponer nuevas políticas que impulsen la creación y modernización de las comunicaciones y transportes. O en su defecto que se hagan propuestas para que los gobiernos funcionen como verdaderos entes reguladores de las privatizaciones o concesiones en el caso de México.

El segundo capítulo brinda una idea más clara de la actual situación de la infraestructura, sobre todo en el ámbito de la telefonía e internet y en los medios de transportes mexicanos; la cual es de suma importancia para cualquier nación dado que esta es considerada como la columna vertebral de un país³, razón por la cual pasa a ser considerada como un factor de crecimiento y desarrollo económico, este depende directamente de la infraestructura con la que cuente un país.

Se desglosa por sector la cantidad de puertos, vías férreas, aeropuertos, carreteras, telefonía móvil y fija y servicio de internet que se tiene; cuanta mercancía o personas se desplazan por esos medios de transporte y por último se deja claro cuál ha sido la participación del sector privado y del público en cada rubro.

Saber que infraestructura tiene México lleva a que el gobierno en turno, particulares o empresas privadas dirijan la inversión a sectores y regiones en donde la creación de proyectos a largo plazo hace falta para hacer del territorio mexicano un país con un desarrollo económico y social.

El tercer capítulo a través de un breve análisis sobre el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018,

³ Notas de la Profesora Yañez Jurado Pilar, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, en la clase de Comunicaciones Internacionales.

permite que se esté al tanto del rumbo por el cual va México en la materia y que tan importante es para el gobierno en turno el impulso a este sector, ya que como se cita anteriormente, se atraviesa por un proceso de cambio en el cual la competencia de las economías nacionales es un hecho del que ningún país deja de ser ajeno.

Inclusive a nivel teórico se ha creado la necesidad de mediciones a través de indicadores e índices internacionales para saber los niveles de competitividad con los que cuenta cada país. Es importante señalar que los niveles de competitividad alcanzados por un país están estrechamente relacionados con el desarrollo de infraestructura en transportes y comunicaciones.

El concepto de competitividad al ser reciente, aún no tiene una definición única e incluso no se tiene una sola forma de cuantificarlo, para el tema de estudio se tomará la definición que proporciona el Foro Económico Mundial es decir, la competitividad, como la capacidad que tenga un país para competir en los mercados nacionales y para enfrentar a la competencia internacional, la capacidad de cada país depende de instituciones, políticas y factores que van a determinar sus niveles de productividad y así mismo su prosperidad económica y social.

Diversas instituciones tanto internacionales como nacionales se han encargado de llevar a cabo métodos para medir la competitividad, en este caso se tomara como referencia el *Global Competitiveness Report* definido anteriormente.

Por último, hacer una comparación con otros países deja más claro la posición actual de México tanto en competitividad como en infraestructura física, los países como referencia serán Brasil y Chile; Brasil fue un país que tuvo un crecimiento acelerado el cual se puede atribuir a los resultados de sus ambiciosos programas para impulsar sus medios de transporte y comunicación en los últimos años.

Chile, un país que al igual que México y Brasil, ha sido participe de la apertura a la inversión privada en los sectores de comunicaciones y transportes a

través de las concesiones, el cual mantiene una activa participación comercial y cuenta con una estratégica posición geográfica.

Dentro del fenómeno de la globalización de las economías nacionales, los transportes y las comunicaciones, no solo satisfacen las necesidades de la nación sino que también están al servicio de aquellas naciones con las que el país realiza intercambios comerciales. Los países que cuenten con esa infraestructura serán los que obtengan beneficios del comercio principalmente internacional, que se verá reflejado en mayores tasas de crecimiento económico lo que genera un alto desarrollo social.

Capítulo 1

1. La privatización de la infraestructura de comunicaciones y transportes

La privatización ha sido una alternativa al desarrollo económico que ha surgido como consecuencia de la desconfianza generalizada acerca del papel del Estado como el administrador y el encargado de satisfacer las necesidades básicas de su población, ya que actualmente se cuestiona la intervención del Estado en la actividad económica no importando que tipo de gobierno, de sistema político y de ideología se tenga.

Esta ha sido una nueva estrategia dentro de la política económica de la cual han sido participes la mayoría de los países sean desarrollados o en vías de desarrollo, sin embargo la diferencia se basa en los resultados que cada país ha obtenido a lo largo de la instrumentación de esta estrategia.

Para hablar acerca de la privatización, es menester tener claro, que se entiende por privatización y cuál es su implicación; no se puede tener una sola definición acerca de este concepto ya que cada autor tiene su propia interpretación que se acopla a sus expectativas e incluso en cada país o estado en donde se utiliza este término su definición es diferente.

Existen diversos conceptos que se han utilizado para definir la privatización, pero de acuerdo al diccionario de la Real Academia Española, la privatización se define como “la transferencia de una empresa o actividad pública al sector privado”, tomando en cuenta que no es algo simple ya que va más allá de la mera transferencia de la propiedad o del control de actividades públicas al sector privado.

Los autores españoles; Almuneda Guardino, Manuel Jaén e Ignacio Amate en su libro *“La desregularización y privatización de las empresas públicas: el caso*

de las telecomunicaciones en España” distinguen tres categorías básicas de la privatización:

1) Privatización Indirecta: son aquellas decisiones públicas que están orientadas a la desregularización de ciertos sectores de la economía, a la búsqueda de nuevas instituciones alternativas, a la apertura de nuevas empresas para la competencia y evitar el monopolio, impulsar la pérdida de los privilegios con los que cuenta el sector público permitiendo la entrada del sector privado.⁴

2) Privatización Funcional: esto, se refiere a las concesiones que se le dan al sector privado por parte del sector público, en esta tipología de la privatización, se tiene un período y condiciones que obligan al concesionario a adoptar una cierta conducta.⁵

3) Privatización Sustancial: es la “desnacionalización” que se refiere a la transferencia de bienes o actividades públicas al operador privado.⁶

Como ya se mencionó anteriormente no se tiene una sola conceptualización acerca del término privatización, sin embargo, los fenómenos se parecen si se considera que esto implica un traspaso de bienes del dominio público al privado de acuerdo a ciertos lineamientos coercitivos que el Estado impone como condicionante, asegurando una ganancia atractiva y ventajosa para el adquiriente.

La popularidad de la privatización tiene diferentes orígenes que reflejan las expectativas distintas de sus defensores. Muchos enfatizan la eficiencia: ven en la privatización un medio para aumentar la producción, mejorar la calidad y reducir el costo unitario. Otros esperan que frene el crecimiento de los gastos gubernamentales y acumule divisas para reducir la deuda del gobierno. Algunos prefieren destacar la iniciativa privada y los mercados privados como el camino más viable para el crecimiento económico y el desarrollo humano. “Finalmente un

⁴ Almudena, Guarnido Rueda *et al.*, *La desregularización y privatización de las empresas públicas: el caso de las telecomunicaciones en España*, España, Universidad de Almería, 2007, p. 15.

⁵ *Ibid.*, p. 15-16.

⁶ *Ibid.*, p. 16.

gran grupo ve en la privatización una forma para ampliar la base de propiedad y participación en la sociedad, alentando en sectores mayores el interés por el sistema.”⁷

Una expectativa que en esta investigación se defiende, es que la privatización puede ser el camino más viable para el crecimiento económico y el desarrollo humano, después de los fracasos que han tenido las estrategias de desarrollo tradicionales, una buena estrategia de privatización puede tener resultados favorables.

La privatización como una nueva política económica se hizo más presente durante los años 80, principalmente en Gran Bretaña durante el gobierno de Margaret Thatcher y en los países europeos, quienes veían en la privatización una manera de fomentar la competencia y evitar el monopolio estatal generando mayores beneficios para los consumidores. “La intención del gobierno dirigido por Margaret Thatcher fue adelgazar el tamaño del estado mediante la enajenación de las grandes empresas controladas por él, así como incrementar la eficiencia económica.”⁸

En el caso de los países latinoamericanos la instrumentación de la privatización comenzó años más tarde o el proceso ha sido más lento e incluso los objetivos han sido distintos, en lo cual se encuentra una justificación a los fracasos de esta estrategia. En la mayoría de los casos se debía a presiones económicas insostenibles para seguir subvencionando las empresas estatales. “Las respuestas indicaron que uno de los principales obstáculos para una privatización satisfactoria fue simplemente el desconocimiento sobre como iniciar el proceso.”⁹ La privatización ha sido al parecer una alternativa lógica a las ineficiencias del gobierno.¹⁰

⁷ William Glade, *Privatización de empresas públicas en América Latina*, México, Gernika, 1995, p. 15.

⁸ Gilberto García, *El impacto de la privatización en las telecomunicaciones en Gestión y Política Pública*, volumen XIII, número 2, s/lugar de edición, 2004, p. 375.

⁹ William Glade, *op. cit.*, p. 21.

¹⁰ En Venezuela, por ejemplo la privatización se ha usado como la venta de los bienes del gobierno a entes privados o de servicios públicos por parte de las compañías privada. Lo que implica todo un programa, ya

Pero no todo ha sido fracaso ya que considerables países sobre todo los que se consideran en vías de desarrollo han logrado un progreso gracias a la privatización, ya que en muchas ocasiones se han remplazado empresas o servicios estatales ineficaces y costosos, por nuevos que son mucho más modernos, eficaces y baratos lo cual ha llevado a que los gastos del gobierno en ciertos servicios sean menores, pero no solo se ha beneficiado el gobierno en cuanto a un menor gasto, sino también los consumidores ya que los servicios ofrecidos por empresas privadas en su mayoría son de mayor calidad y menor costo (el monopolio desaparece generándose la libertad de que cada consumidor pague lo que pueda por un servicio), por lo que sus necesidades se han atendido.

Un obstáculo a la privatización se argumenta que, es la sociedad, pero incluso en diversos países, la población ha defendido su postura frente a la aceptación de la privatización de empresas estatales, ya que, aunque el número de empleos en su mayoría disminuye, a largo plazo vuelven a aumentar y se tienen mejores oportunidades laborales, la economía se vuelve más competitiva y los salarios llegan a ser más altos.

¿Por qué la privatización es una nueva estrategia viable para el desarrollo dentro de la política económica?

La privatización al ser una nueva alternativa para mitigar las presiones económicas que tiene el gobierno, ofrece mucho, lo principal es que permite reducir el gasto del gobierno en subvenciones a los servicios públicos que le ofrece a su sociedad, eliminando empresas estatales que no generaban altas tasas de crecimiento económico para el gobierno, razón por la cual después de haber experimentado la ineficiente participación del Estado en el crecimiento y desarrollo económico, la mayoría de los países en vías de desarrollo de entre

que la secuencia ha ido desde la transferencia de infraestructuras al dominio de los servicios. En el caso de Chile, país al que se le considera el primero en llevar a cabo el proceso de privatizar dentro de América Latina y el Caribe la privatización de acuerdo a sus intereses ha sido un programa que reasigna actividades de sectores públicos a sectores privados, con la esperanza de que se le dé un uso más eficiente que eleve el nivel del producto en la economía.

ellos México, han optado por nuevos senderos hacia un mejor comportamiento económico de su país.

Por otro lado nos encontramos en un sistema económico, en donde el libre mercado y sus fuerzas al igual que el sector privado operan, si un país se inserta de manera adecuada a este sistema su progreso será visible, la privatización en este contexto ofrece servicios y mercancías de mayor calidad disponibles en el mercado, que se adaptan a las necesidades e ingresos del consumidor.

Después de una breve reseña acerca del significado de la privatización y lo que esta implica y que es lo que ofrece, se puede pasar a ejemplificar cómo se ha dado la privatización en cuanto al sector de las telecomunicaciones y transportes de manera general.

En el caso de las telecomunicaciones la privatización es resultado de una serie de cambios en el sistema mundial y especialmente en los cambios que se dan en países específicos.

En un principio el monopolio que tenía el Estado sobre el servicio de telecomunicaciones estaba justificado por el monopolio natural lo que hacía fácil que se tuviera un solo administrador y proveedor del servicio por lo cual la mayoría de los gobiernos decidieron convertir las empresas telefónicas, de correos entre otras, en un monopolio estatal, haciendo sustentable el servicio y tratando de evitar la participación del sector privado para evitar abusos de poder que satisficieran los intereses privados, como mayores ganancias.

Un monopolio natural existe cuando los costos fijos son tan altos que es más barato para los consumidores la existencia de sólo una empresa. A pesar de no contar con mercado competitivo, en estas condiciones se logra el precio más bajo posible. Cabe mencionar que el monopolio natural se caracteriza por tener dos fuentes: altas economías de escala (*scale*) y de alcance (*scope*).¹¹

Pero años después con la revolución tecnológica o científico-técnica que se llevó acabo en el siglo XX, las telecomunicaciones modernas (telefonía fija y móvil, televisión de paga e internet) se volvieron cada vez más una necesidad si

¹¹ Gilberto García, *op. cit.*, p. 374.

se quería tener una actividad comercial a nivel internacional y no solo en el ámbito comercial sino también en el social, ya que a través de esto se iba a poder competir en el mercado internacional y en el nacional.

Las telecomunicaciones modernas son cada día más necesarias para la actividad comercial: primero para competir en los mercados internacionales, y cada vez y con más frecuencia para la actividad comercial interna. Esta revolución genera presiones a favor del cambio de la organización tradicional de las telecomunicaciones y de la prioridad que reciben en el mundo inversionista.¹²

Como resultado de esto el monopolio natural dejó de justificarse junto con la posesión estatal de diversos servicios, ya que se dio inicio a un nuevo paradigma económico en el cual la competencia impera, y se inicia la privatización de este sector con la intención de mejores resultados, a través de mejorar la infraestructura, el servicio y su alcance.

En este sentido la privatización se buscaba para atraer inversión tanto local como extranjera al país, y esta inversión junto con lo generado se destinaria a impulsar y modernizar la infraestructura e incluso se pretende instrumentar nuevos servicios de telecomunicaciones y solo a través de esto se estaría alcanzando el desarrollo y crecimiento económico que tanto buscan los países sobre todos los que están en vías de desarrollo.

Al mejorar y modernizar la infraestructura y crear nuevos servicios se experimentaría una adecuada integración a la economía global y dada la situación que en esos años enfrentaban y que aún mantienen los países con escasos recursos económicos, la inversión que se necesita para impulsar el sector de las telecomunicaciones solo podría obtenerse del sector privado.

El cambio que se dio en este sector de las telecomunicaciones no solo se debió a la revolución tecnológica sino también a la búsqueda de nuevas estrategias de cada gobierno nacional para proveer este servicio. Un claro ejemplo y que es relevante acerca de la privatización es la venta de la empresa British Telecom en Reino Unido en el año de 1984, durante el gobierno de

¹² William Glade, *op. cit.*, p. 133.

Margaret Thatcher, es a partir de esta venta cuando se experimentó una ola de privatizaciones en el sector de las telecomunicaciones, siendo ejemplo Reino Unido para otros países a nivel mundial.

Desde ese momento la privatización de las telecomunicaciones, principalmente del sector telefonía, es una realidad, una de las razones es que ahora la demanda de este tipo de servicios es mucho más amplia, y en muchas ocasiones el gobierno no puede cumplir esa alta demanda, eh incluso en aquellos países en donde aún estos servicios los ofrece el gobierno, se tiene una crítica hacia la oferta y los precios que ofrece el gobierno.

Con una privatización del sector se argumenta que se estarían ofreciendo servicios de mayor calidad, de menores costos y habría una mayor oferta para cubrir la alta demanda.

Actualmente, la modernización de las telecomunicaciones se ha tomado en cuenta como algo primordial, ya que a través de estas se puede tener una mayor integración al mundo globalizado, un nuevo sistema que enfrentan las sociedades.

No todos los países están de acuerdo con la privatización de las telecomunicaciones ya que para algunos gobiernos principalmente para los de vías en desarrollo, una privatización de este sector es dar un gran paso que debe de ser gradual y no repentino por esa razón es que no se da una privatización como tal sino que se buscan otras alternativas para ir instrumentando reformas en este sector.

Pero a pesar de oposiciones a esta estrategia, los resultados que han tenido países en vías de desarrollo acerca de la privatización en su mayoría han sido positivos. Esto se debe a que en la mayoría de los casos cuando se tiene un monopolio estatal la empresa atiende factores políticos por lo que la inversión y utilización de los recursos no es favorable para obtener los beneficios que la sociedad esperaría del servicio que compra.

En el caso de las empresas privadas que ofrecen el servicio de las telecomunicaciones se ofrecen mejores servicios y a menores costos ya que el principal objetivo de la empresa es buscar la manera de tener cada vez más clientes y conservar los que tiene, y al no existir intereses de ciertos grupos políticos, la empresa trabaja bajo sus propios lineamientos que logran que cumpla sus objetivos, por esta razón la inversión que se hace es para utilizar los recursos con los que se cuenta de la mejor manera, ofreciendo servicios de buena calidad y de bajos costos.

De acuerdo a lo expuesto por el autor William Glade en su libro “*Privatización de empresas públicas en América Latina*” publicado en el año de 1995 en México: “La revolución en comunicaciones obliga a los países en vías de desarrollo a repensar sus estrategias de telecomunicaciones y a realizar los ajustes apropiados para enfrentar las crecientes necesidades y presiones.”¹³

Los ajustes son necesarios pero se tiene que tener una estrategia muy bien planteada para que el sector privado pueda dar los resultados que tanto los usuarios como el empresario y el gobierno desean, ya que los problemas que la privatización conlleva sino se consideran son complejos y la tecnología avanza cada vez más rápido, por lo que se deben de buscar ejemplos de cómo funciona de manera positiva la privatización.

Un aspecto importante para considerar dentro del correcto funcionamiento del sector privado, son las instituciones y el marco jurídico con el que cuenta cada país, de acuerdo a algunos autores, la privatización no ha tenido los mismo resultados en todos los países que la han implementado, pero esto no depende de la estrategia en sí, sino que sus acciones van más allá de la propia empresa, el bueno funcionamiento de la privatización también depende de las instituciones del país ya que sus instituciones son las que se encargan de ayudar para que las autoridades gubernamentales correspondientes puedan monitorear el funcionamiento de las empresas privadas.

¹³ *Ibid.*, p. 134.

De cierta manera el correcto funcionamiento de las empresas privadas depende del margen de acción que cada gobierno le permita eso por un lado, ya que también depende de las políticas públicas que el gobierno aplique. Solo a través de esta manera tanto el gobierno como el sector privado se pueden beneficiar.

Tanto la competencia política como la jurídica con la que cuente un país son necesarias ya que a través de esta se pueden sancionar las irregularidades que presente una empresa privada, tener las instituciones o implementarlas es un proceso que debe ser anterior a la privatización no posterior como algunos países lo han hecho.

Por esta razón es que en la mayoría de los países en vías de desarrollo sin que los desarrollados sean una excepción, la privatización no ha generado los beneficios esperados tanto para la sociedad como para los empresarios, ya que carecen de instituciones fuertes o marcos jurídicos bien definidos que regulen la actividad privada, en este sentido es más fácil regular el sector público que el privado.

De manera general del año de 1989 al 1998 es cuando se llevan a cabo la mayoría de las privatizaciones en el sector de las telecomunicaciones principalmente en el sector de la telefonía ya que es el que tiene un mayor impacto en este proceso.

En el caso de la privatización de los transportes la situación es similar se ve en esta una estrategia para impulsar el desarrollo económico de un país, actualmente diversos grupos sociales, principalmente los economistas ven tanto en la privatización como en el sector público, una nueva forma de incentivar la competencia en los sistemas de transporte urbano, ya que proponen un modelo en el cual tanto el transporte público como el privado se complementan y a través de esto los precios y la calidad del servicio sean benéficos para el consumidor.

En el caso del servicio del transporte este es esencial para poder cubrir las necesidades de la sociedad, razón por la cual no se puede ver en este sector una

forma de obtener grandes ganancias, lo cual ha dificultado una rápida privatización de este servicio, en comparación con el servicio de telecomunicaciones.

1.1. El papel del Estado Mexicano en la generación de infraestructura durante los años 80

Después de la Revolución Mexicana, el Estado creó un marco institucional que tendría como principal objetivo asegurar la paz política, dar paso al progreso económico del país y proteger la independencia nacional. Bajo estos lineamientos el Estado tenía una fuerte responsabilidad y a pesar de que en el discurso se tenía un sistema federal, el poder estaba centralizado, el Estado mantenía un papel protagónico en el sistema económico. Este sistema arrojó buenos resultados durante el periodo de 1940 a 1970 ya que durante estos años se mantuvo un desarrollo económico y social.

Sin embargo a partir de finales de los años 60 la situación se tornó dificultosa ya que el modelo de sustitución de importaciones no hizo que el país se industrializara como se debía, y este no logró adaptarse a la situación real, el fuerte intervencionismo estatal en la economía empezó a recibir críticas, de igual manera los problemas comenzaron cuando diversos grupos sociales se interesaron por tener una participación activa dentro del sistema ya fuera en el político, económico o social.

Frente a una economía internacional más competitiva y en la cual entraban cada vez más mercados, la economía mexicana fue incapaz de tener una participación relevante en la arena internacional y al interior la situación fue similar, no logró crear un mercado sólido lo que ocasionó que no se tuviera un ritmo de crecimiento constante.

Todo lo anterior pronto tendría consecuencias, de entre ellas la principal fue un fuerte endeudamiento con el exterior, una mayor inflación y un ineficiente uso del gasto público que durante 1976 a 1981 genero el auge petrolero.

En 1982 frente a una economía internacional inestable es como estalla la crisis económica no solo a nivel internacional sino también nacional, lo que trae consigo serias repercusiones políticas, económicas y sociales.

Lo anterior demuestra que los años ochenta fueron un periodo difícil para el país; frente a los cambios que ocurrían en el panorama internacional, es decir la globalización de las economías y una crisis financiera, el ámbito económico político y social de México tuvo que modificarse tratando de adaptarse a la nueva realidad internacional.

Los intereses del gobierno ya no eran la consolidación de una nación como en años anteriores lo había sido, ahora el principal objetivo era crear políticas que fomentaran el desarrollo y el crecimiento económico y con esto un mejor bienestar de la sociedad, y a su vez una mayor proyección del país en la dinámica internacional. Lo que era contrario en años anteriores a los ochenta en donde imperaba el estatismo y una economía cerrada.

Para tener claro cuál es el papel del Estado dentro de la generación de infraestructura durante esa década es necesario tener presente quienes gobernaban el país teniendo en cuenta tanto el panorama nacional como internacional para así tener una visión más clara de las políticas implementadas, de 1976 a 1982 es el periodo de José López Portillo, de 1982 a 1988 Miguel de la Madrid H., de 1988 a 1994 Carlos Salinas de Gortari.

Al querer adaptar el país a la nueva realidad internacional el gobierno que en ese entonces era el del presidente José López Portillo 1976-1982, aumentó el gasto público de una manera poco mesurada para mejorar el aparato productivo del país, sin crear una planificación del gasto ya que se actuó solo al margen de la coyuntura. .

Es decir durante ese periodo el gobierno no impulsó el fortalecimiento y la integración del aparato productivo, prefirió importar y mantener una carga tributaria baja, lo cual lo llevo a obtener una fuerte deuda tanto interna como externa y posteriormente a una crisis financiera lo cual tendría consecuencias a futuro.

Antes de que se llegara a la crisis, se creía que se iba por un buen camino en cuanto al modelo económico y a la infraestructura con la que se contaba. “El discurso político referente al sistema de transporte hasta antes de la crisis de 1982 magnificaba la obra pública construida y promulgaba que los distintos modos de desplazamiento en operación satisfacían adecuadamente las necesidades de transporte internas e internacionales.”¹⁴ Pero pronto se darían cuenta de que la situación era distinta, ya que este no satisfacía las demandas tanto internas como externas.

El modelo económico que López Portillo había adoptado no pudo sacar al país adelante a pesar de haber agotado todos los recursos y medios necesarios con los que contaba, razón por la cual se tuvo que recurrir a otras medidas considerando un cambio de modelo económico en el cual ya no predominaría la participación del Estado.

Se trató de restablecer la confianza en la inversión privada para hacer frente a una política económica que no había dado el resultado que se esperaba, se tenía que terminar con el modelo económico implementado ya que este no respondía a las demandas tanto nacionales como extranjeras y de esta forma fue como se dio paso a la liberación económica.

Frente a la liberación económica y lo que esto implicaba como es la participación de México en la dinámica internacional, a través de distintas actividades de entre las que tenemos la firma de tratados comerciales, el país

¹⁴ Luis, Chias Becerril *et al.*, *El sistema carretero como articulador de las ciudades* en *Los grandes problemas de México*; v. 2, *Desarrollo Urbano y Regional*, México, D.F., El Colegio de México, 2010, p. 318.

mostro tener una infraestructura poco adecuada para desarrollarse de una manera eficiente.

A pesar de los esfuerzos realizados por los gobiernos en turno, con las diversas crisis a las que tuvo que hacer frente el país, los sectores como el de la infraestructura de comunicaciones y transportes se vieron afectados ya que las crisis impidieron que México siguiera invirtiendo en su construcción e incluso que se diera mantenimiento a la que ya se tenía, principalmente a lo que se refiere a carreteras, lo cual fue un factor que influyó para que el país no pudiera competir a nivel internacional y se insertara de manera adecuada a la nueva apertura comercial, e incluso no pudo satisfacer de manera adecuada las demandas internas.

Según fuentes oficiales, al inicio de los noventa sólo 10% de la red federal se encontraba en buen estado, otro 30% tenía una situación regular, mientras que el restante 60% estaba en pésimas condiciones, lo cual implicaba altos costos de operación y elevados niveles de inseguridad. La infraestructura de los otros modos de transporte también se caracterizaba por no cumplir con estándares de calidad internacional.¹⁵

Esas cifras son comprensibles si se considera la situación que enfrentaba el país y si se considera la magnitud de recursos que se requieren para invertir en la creación o mantenimiento de obras de infraestructura.

Y a pesar de los discursos políticos en los que se sostenía que el país iba por buen camino, la insuficiencia de una buena infraestructura es un hecho que se ha venido presentando a través de varios años.

Durante los últimos cincuenta años, la extensión de las vías del ferrocarril ha permanecido prácticamente estancada. La red carretera troncal sufre un deterioro acelerado. La estructura portuaria y la flota son inadecuadas para una mayor competitividad en el exterior, a pesar de ser el transporte marítimo el más barato y en el que se mueve la mayor parte del comercio internacional.¹⁶

¹⁵ *Ibid.*, p.319.

¹⁶ Plan de desarrollo nacional 1989-1994, p. 30.

1.2. La participación del sector privado en materia de comunicaciones y transportes como resultado del cambio en el modelo de desarrollo económico mexicano

Después de que México agota el modelo de desarrollo económico que se basaba en la sustitución de importaciones y se encuentra en una situación de un fuerte endeudamiento externo y una mayor inflación por un lado y por el otro se enfrenta a un sistema económico internacional inestable, el gobierno se ve en la necesidad de cambiar su voluntad política no solo aceptando realizar cambios en sus políticas sino también encabezándolos.

Es así como a finales de los años 80, México cambia totalmente su política para liberalizar y desregular la economía, lo que se puede sintetizar como fin del nacionalismo, esto quedó determinado con la nueva Reforma del Estado que se lleva a cabo en 1983 después de que estalla la crisis económica internacional.

Dado que el Estado era el único ente encargado de brindar los servicios públicos a la sociedad y que este ya no contaba con los recursos necesarios para hacerlo porque tenía una deuda externa que solventar y se tiene que acoplar a los nuevos lineamientos que organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional o el Banco de Desarrollo dictan, entre los cuales el reducir el gasto público es uno de los primordiales, acepta la participación de otros sectores como el privado lo que se convierte en una realidad.

Es a partir de ese momento cuando la participación privada en servicios públicos logra incorporarse en nuestro país a través de la figura de la concesión es decir el sector público le otorga a particulares o a empresas el derecho a gestionar o explotar ciertos servicios públicos entre ellos los transportes y comunicaciones, por un determinado tiempo y bajo ciertas condiciones, sin que ellos se conviertan en los titulares, ya que el Estado sigue siendo el único dueño.

A pesar de que algunos autores exponen que en México se ha llevado a cabo la privatización de ciertos servicios públicos, se tiene que dejar claro que en México solo se otorgan concesiones, las cuales son otorgadas por el ejecutivo

federal de acuerdo a las leyes establecidas en el marco jurídico mexicano; en el caso de la radiodifusión y telecomunicaciones son otorgadas por el Instituto Federal de Telecomunicaciones, y son ellos quienes determinan el tiempo y condiciones para cada una de las concesiones otorgadas; esto se puede encontrar de manera más detallada en el artículo 27 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es importante tener claro cuál es la diferencia entre concesión y privatización para no caer en una confusión; la concesión solo es una alternativa a una privatización plena, es decir la concesión no incluye una venta o transferencia de titularidad en cuanto a los activos físicos de la empresa a tratar, solo otorga el derecho a la gestión o explotación de la misma; la concesión tiene un tiempo limitado que por lo general va de 15 a 30 años, y por último al seguir siendo el gobierno el único titular de la empresa ejerce un mayor control en la supervisión de la gestión y explotación de la concesión. Y la privatización se puede definir en términos generales como la venta total de una empresa pública a un particular o empresa privada.

Considerando lo anterior se pasa a revisar de manera detallada como es que empresas públicas que ofrecen servicios de comunicaciones y transportes se concesionan.

Las principales concesiones tienen sus inicios en el año 1983 durante el sexenio del presidente Miguel de la Madrid (1982-1988), durante esos primeros años el proceso mediante el cual se acepta la gestión y explotación de servicios públicos al sector privado, se implementó a un paso relativamente lento, pocas fueron las empresas que se concesionaron, pero poco después con el gobierno de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) se inicia una etapa diferente, se comienzan a otorgar más empresas y estas son de mayor magnitud a diferencia de las primeras. Para los años de 1991 y 1992 sólo quedaban 181 empresas que eran parte aún el sector público, de las 1.222 empresas estatales existentes en 1982. Este proceso continuo con firmeza con el gobierno del ex presidente Ernesto Zedillo.

México fue el líder mundial de las concesiones otorgadas en la década de los 80, habiendo concesionado más de 1/5 de las empresas públicas en todo el Tercer Mundo. Entre 1983 y 1991, alrededor de mil empresas públicas fueron traspasadas al sector privado, llevando más de 38.000 mdd. a las arcas fiscales.¹⁷

En el único caso en donde se puede hablar de una privatización por haber sido una venta total por su magnitud y por su relevancia en la economía mexicana han sido las de Telmex y la banca.

En todos los demás servicios públicos que cubren la cadena de la actividad económica solo se han llevado a cabo concesiones por la falta de capital público para atender proyectos de infraestructura.

Las crisis fiscales y de deuda que fueron comunes a los países de la región, y la implementación de políticas de ajuste y reducción del gasto público, junto con el consenso internacional en materia de políticas públicas que se fue acentuando entre los años ochenta e inicios de los noventa, condujeron a una progresiva disminución de la tasa de inversión pública en materia de infraestructura, fenómenos que afectaron también a las inversiones en infraestructura de transporte.¹⁸

La participación del sector privado en infraestructura tanto de transportes como de comunicaciones fue resultado de las reformas orientadas a la reestructuración y liberalización económica que experimentó no solo el país sino la mayoría de los países a nivel internacional a partir de los años ochenta.

Como ya se mencionó líneas arriba la situación económica que se enfrentaba a nivel mundial y nacional obligaba a los gobiernos a disminuir su gasto público para reducir las presiones inflacionarias, razón por la cual veían en el sector privado una oportunidad para poder desarrollar y modernizar la infraestructura con la cual se contaba en ese entonces.

...en los mencionados años la inversión pública en ferrocarriles prácticamente desapareció, en puertos se redujo marcadamente (por cuanto los

¹⁷ Maura, *La privatización en América Latina ¿Reconquista financiera y económica de España?*, Madrid, Popular, p. 242.

¹⁸ Ricardo J. Sánchez; Gordon Wilmsmeier, "Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados", en *Serie recursos naturales e infraestructura*, CEPAL, Santiago de Chile, División de recursos Naturales e Infraestructura, 2005, p. 30

principales puertos se transfirieron al sector privado) y las reducciones en los presupuestos de las vialidades sufrieron recortes mayores, o se operó su transferencia a jurisdicciones sub-nacionales, aún más afectadas por las restricciones financieras.¹⁹

Si se considera la nueva realidad internacional y nacional que imperaba en esos años se puede justificar el hecho de buscar en la participación privada una solución a los nuevos retos. Ya que el país se enfrenta a un proceso globalizador en donde las economías se relacionan con mayor intensidad y ganar más mercados es el objetivo, y es aún más justificante si se considera la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), razón por la cual si quería ser competitivo se tenía que cumplir con ciertos requisitos y uno básico era precisamente: el ampliar y modernizar sus sistemas de transportes y comunicaciones para así garantizar una eficiente circulación, no solo de pasajeros sino también de mercancías y datos a nivel nacional e internacional.

Con la firma del TLCAN y con una nueva política para liberalizar y desregular la economía mexicana, el país ofrece un mayor acceso a los mercados atrayendo tanto al sector privado nacional como a aquellas empresas transnacionales al sector de los servicios entre los cuales se encuentran los servicios de transportes y comunicaciones. Las principales transnacionales que llegaron al país fueron europeas, estadounidenses y canadienses las cuales empezaron por comprar activos, las dos últimas fueron las más visibles.

Para que la nueva política implementada, se lograra llevar a cabo, se tenía que tener el elemento esencial: operar en el terreno productivo a través de la empresa privada, principalmente con aquellas que introdujeran capitales extranjeros. Con estos nuevos lineamientos la venta o concesión de actividades reservadas solo para el Estado fue un hecho como la banca o un ejemplo más significativo la explotación petrolera.

Esta política condujo también a concesiones de puertos, carreteras, aeropuertos y sistemas de comunicación (radios, televisión, sistemas de satélite).

¹⁹ *Ibíd.*, p. 30.

Llevo a entregar a concesionarios la realización de cualquier obra pública y puse a su disposición la totalidad de los servicios públicos: salud, educación, sistemas carcelarios, etc.²⁰

Incluso en 1990 con la intención de fortalecer este proceso se creó la Unidad de Desincorporación de Entidades Paraestatales, la cual fue una dependencia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los resultados de la participación privada no han sido los mismos para todos los países, ya que cada país ha implementado diversas modalidades para ese nuevo capital, sin embargo el hecho de que las empresas que son propiedad del Estado han pasado a manos del sector privado ya sea de manera parcial o total ha sido un hecho que se puede comprobar en nuestro país. Ya sea reflexionando acerca de la creación de nuevos organismos que impulsarían la participación privada como el arriba mencionado o a través de planes y programas que se implementaron.

Dado que nuestro tema de interés es la participación del sector privado en comunicaciones (principalmente en el aérea de telefonía e internet) y transportes tener claro cuáles eran los principales objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) de 1989-1994, año en que las concesiones de empresas públicas a empresas privadas alcanza su mayor nivel, es importante para saber cuál fue la línea de acción que se tuvo y que tanto repercutió esa nueva estrategia en esos sectores.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989- 1994, y los Programas Nacionales para la Modernización de la Infraestructura y de los Servicios de Transporte fueron documentos gubernamentales que delinearon las condiciones a través de las cuales se pretendía que se impulsara la infraestructura de comunicaciones y transporte, en los cuales se estableció un profundo cambio jurídico, administrativo y operativo que repercutió en el sistema nacional de transportes y comunicaciones

²⁰ Maura, *op. cit.*, p. 246.

del país, pasando de un Estado que brindara todos los servicios públicos a un Estado que compartiría sus responsabilidades con el sector privado.

En el Plan Nacional de Desarrollo de 1989 a 1994, el presidente en turno Carlos Salinas, buscaba la modernización del país, ya que veía en esta, algo indispensable para que este pudiera hacer frente a los nuevos retos tanto económicos como sociales.

Para lograr su objetivo el Estado comienza abrir mayores oportunidades a los diversos sectores que integran la sociedad, y esto no era para desatender sus responsabilidades sociales sino para poder atender de una mejor manera las demandas de toda la población. Ya que la modernización del país pretendía abarcar todo los sectores, e incluso en el nuevo mundo el desarrollo y crecimiento económico ya no depende solo del Estado sino de todos los actores sociales, el Estado deja de ser el único actor que debe y puede participar.

Con la participación de diversos actores, el Estado se ve en la posibilidad de atender solo aquellos sectores que le sean estratégicos y prioritarios ofreciendo servicios de mayor calidad y a un precio que sea el demandado por la sociedad. El gasto público bien dirigido y administrado con eficiencia sirve para promover el crecimiento económico y va de la mano con el desarrollo social siempre y cuando este se destine a aquellas áreas que son necesarias cubrir y que no requieren de recursos con los que no cuente el país.

Al poner énfasis en la modernización se tomaba en cuenta el ampliar y mejorar la infraestructura del país con la participación de todos los actores sociales.

En el programa queda establecida la intención del gobierno a favor de la desregulación, la apertura de la inversión privada en obras de infraestructura, ya que se querían promover las exportaciones tanto al interior como al exterior aprovechando las ventajas que ofrecía la nueva era económica que se vivía, incluso se habló de un nuevo reglamento de la inversión extranjera.

Como ya se mencionó líneas arriba se habló de que era necesario modernizar la infraestructura del país, y esto se haría a través del gasto público por un lado y por el otro a través de la participación del sector privado. “Por su significación, se atenderá prioritariamente a la modernización del transporte y las comunicaciones, en especial de las telecomunicaciones.”²¹

Las disposiciones que se delineaban eran ateniendo la ley, es decir el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de permitirse en este artículo se llevarían a cabo concesiones de obras y servicios públicos.

La creación de nuevas obras de infraestructura sería financiada por el sector privado ya que al necesitarse un fuerte capital, el Estado no sería capaz de cubrirlo, pero con la nueva estrategia, el Estado podría atender de una mejor manera las funciones que le correspondían de manera exclusiva, como lo siguen siendo: los correos, telégrafos, comunicación vía satelital, radiotelegrafía y ferrocarriles, y otros sectores que son fundamentales para el desarrollo y crecimiento económico.

Al no contar con los recursos suficientes en años anteriores solo se atendían proyectos ya avanzados y aquellos que fueran útiles para cumplir los intereses del momento, pero la creación de nuevas obras de infraestructura quedaba de lado.

Al hablar de que se quería modernizar al país, se tenía como meta modernizar la infraestructura económica (se hace referencia a la infraestructura que interviene en el crecimiento productivo del país, dentro de la cual entran los medios de transporte y telecomunicaciones) ya que a través de esto se buscaba el desenvolvimiento de las actividades productivas, y como se ha venido sosteniendo esto se lograría con una mayor concurrencia por parte del sector social y el privado, y por supuesto con una racional inversión pública.

²¹ Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, p. 17.

La modernización de las telecomunicaciones y transportes se veía como un sector estratégico que merecía la pena revalorizar si el país quería ser más productivo y competitivo en el ámbito internacional en donde se entraba a una era en el que los avances tecnológicos imperaban.

El crecimiento y desarrollo económico de un país no debe ser repentino, sino que debe de ser un crecimiento y desarrollo sostenido, y eso era lo que buscaba el gobierno en turno, recuperarse de una crisis mejorando la situación económica y social del país, pero esa recuperación debía ser perdurable, razón por la cual una infraestructura económica solida era esencial ya que daría respuesta a cualquier circunstancia.

Dada la necesidad de ampliar la infraestructura y asegurar la prestación suficiente de servicios públicos, en un marco de escasos recursos, se propiciara la participación de los particulares mediante la figura de la concesión, en los casos y términos que la ley lo permite. Asimismo se promoverá la construcción de obra pública con financiamiento privado. Los beneficios que pueden obtenerse de la participación de los capitales de los particulares pueden ser muy significativos, como lo muestra la experiencia de diversos países.²²

Las concesiones no solo cubrirían las insuficiencias de la inversión pública sino que también intensificarían la relación del gobierno con los particulares, eso por un lado y por el otro aumentaba el ingreso público a través de los impuestos que se le cobran a las empresas, de esta manera el gobierno invertía menos y sus ingresos eran mayores.

De todo lo anterior se puede concluir que los principales objetivos y líneas de acción del Plan Nacional de Desarrollo de 1988-1994 son los siguientes:

-Mantener un crecimiento económico sostenido a través de la modernización del país, asegurando una infraestructura de telecomunicaciones y transportes, eficientes, de calidad, a precios accesibles tanto a nivel nacional como a nivel internacional y que sea los suficientes para cubrir las demandas.

²²*Ibid.*, p. 98.

-Asegurar y abrir paso a la participación de otros sectores independientes al Estado en la gestión y explotación de servicios públicos, la figura de la concesión sería el nuevo modo de operar.

-Evitar los monopolios e impulsar la competencia para mejorar los niveles de calidad, eficiencia y costos de los servicios, para esto se reformaría el marco institucional y normativo para que a través de estos el Estado no perdiera toda su autoridad y tomara el papel de regulador.

Del PND se redactaron los programas que tuvieron incidencia en la infraestructura como lo fueron el Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994 y el Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte, estos programas fueron creados de igual manera para impulsar el desarrollo de la infraestructura del transporte que a partir de los años ochenta sufre un gran cambio en todo el sistema nacional de transporte que es necesario para que se adapte a las nuevas necesidades.

En estos programas se ve un fuerte cambio administrativo y jurídico ya que la desregularización de los distintos medios de transporte es elemental, ahora la participación de capital privado nacional e internacional tiene cabida en aéreas que antes eran exclusivas del Estado como lo son las telecomunicaciones y los servicios del sistema ferroviario y aeroportuario.

Las razones como se ha venido manejando siguen siendo reducir los costos de operación, lo que sería resultado de tener un mayor número de empresas que ofrezcan un mismo servicio, mejorar la calidad y eficiencia. Esto era importante si se considera la importancia de que ahora el país se enfrentaría a la competencia internacional.

Las concesiones traerían consigo consecuencias tanto social y económicas como territoriales, ya que se apela el tener en cuenta que la mayor parte de los servicios lejos de tener relevancia para el traslado, comunicación de las personas o integración territorial, se usan como un mecanismo para atender las necesidades económicas es decir tener los medios para no dejar caer la

producción, y poder ser partícipe de la nueva realidad económica en la cual las economías se globalizan, son parte de tratados de libre comercio o de organismos internacionales como el GATT.

En la participación del sector privado se tenía una gran esperanza para cubrir algunos déficits que tenía el país, sin embargo la solución no depende de solo eso, ya que para que ese nuevo capital funcione el Estado debe de estar lo suficiente maduro en cuanto a sus instituciones principalmente y es algo que le falta a México, razón por la cual se tiene claro que los resultados no han sido los esperados tomando en cuenta el desarrollo y modernización de la infraestructura de transporte y telecomunicaciones después de los años ochenta a la fecha, y tomando en cuenta las implicaciones que llevan el otorgar concesiones de servicios considerados como públicos.

Las concesiones de empresas estatales estuvieron lejos de cubrir los intereses nacionales, un claro ejemplo son las concesiones de ciertas autopistas ya que las grandes empresas que se hicieron cargo de estas no pudieron hacerse responsables y han recibido fuertes cantidades como parte de la indemnización, por lo cual no ha habido grandes ganancias ni para el Estado y las empresas privadas como para la sociedad.

Como es destacado las instituciones juegan un papel esencial para que cualquier tipo de política se lleve a cabo tal como se requiere, en este caso las concesiones no ha dado los resultados esperados, ya que lejos de ver en estas un nuevo camino para lograr un crecimiento económico y la modernización del país muchos empresarios tanto nacionales como extranjeros vieron en estas la oportunidad de hacerse ricos mediante la riqueza pública, incluso se volvió a caer en dar participación a las clases altas dejando de lado la participación de sectores menos favorecidos.

Las grandes fortunas hechas a la sombra de la privatización consolidaron al salinismo como episodio sobresaliente en la larga historia de la corrupción

mexicana y alejaron al país de la modernidad. El más rico, Carlos Slim Hezú, utilizando su cercanía con Salinas, se adjudicó TELMEX.²³

Con la concesión de obras portuarias y de ferrocarriles principalmente los gobiernos tanto de Salinas como de Zedillo esperaban obtener inversiones que financiaran la deuda pública y lograr reforzar la economía mexicana, incluso se argumentaba que los beneficios de esta nueva estrategia política también lo notarían los trabajadores y la sociedad.

Las obras portuarias fueron consideradas estratégicas para el desarrollo nacional por el Presidente Zedillo. Según el Mandatario, la privatización, lejos de perjudicar a los trabajadores, generaba un aumento de ocupación y mejores condiciones de trabajo.²⁴

Lo mismo se pensó de las concesiones del servicio ferroviario, del aeroportuario y carretero, sin embargo es importante tomar en cuenta y reflexionar acerca del trasfondo de la aceptación de la marcada figura de la concesión de los servicios públicos en esos años. Ya que las concesiones otorgadas se llevaron a cabo por presiones de organismos como el Fondo Monetario Internacional y el Banco de México para quedar bien y obtener de ellos ayudas financieras, de igual manera a México se le ha exigido la privatización de sectores estratégicos como el eléctrico y petrolero para que en realidad se lleven a la práctica los tratados de libre comercio como lo es el TLCAN, o Acuerdos de Cooperación Comercial, como en su tiempo se lo exigía la Unión Europea, sin embargo eso está lejos de suceder ya que la legislación nacional aun no lo permite.

Analizando esto vemos que el gobierno no ha realizado ningún plan estratégico de la participación privada, este solo actuó cumpliendo las exigencias de actores externos. Como se mencionó líneas arriba el fracaso o éxito de la privatización en general no radica en la privatización en sí sino en el proceso y en los mecanismos con los que se cuenta para llevarlo a cabo, lo mismo ocurre aun

²³ Maura, *op. cit.*, p. 248.

²⁴ *Ibid.* p. 254.

cuando lo único que se ha llevado a cabo en México es la aceptación en la gestión y explotación de servicios públicos a empresas privadas o particulares.

Actualmente la mayoría de los sectores de la actividad económica se han visto perturbados por esa nueva política, por lo que es importante preguntarse cuál será el futuro de la participación privada que se ha venido presentando a través de ya varios años.

Sin duda, el proceso de privatización que llevó a cabo el gobierno mexicano en los últimos años es impresionante por su magnitud, por su amplitud y por la rapidez con que se llevó a cabo, por algunos de los resultados ya obtenidos.²⁵

Aun se tiene la duda si México podría llevar más allá la aceptación de la participación privada, por lo que el futuro para que se dé una privatización de los servicios de comunicaciones y transportes ahora depende principalmente de las empresas privadas ya que éstas ya forman parte del sistema económico de nuestro país, todo depende de la capacidad que éstas tengan para satisfacer las necesidades de los consumidores (mejores productos, precios más bajos, servicios de mayor eficiencia y mayor calidad) ya que estos son los que hacen que las empresas privadas se mantengan de pie.

Pero no se debe dejar de lado la importancia que aún tiene y seguirá teniendo el Estado que actúa como ente regulador, ya que este también debe de ofrecer los mecanismos para que las concesiones otorgadas operen como se debe, es decir debe de modificar su marco institucional atrayendo la competencia en el mercado y mejorando la regulación bajo la cual operan las empresas privadas, modificando tanto el tiempo y las normas a través de las cuales se otorga una concesión.

²⁵ Carlos Bazdresch, *El futuro de la privatización*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1994, p. 9.

1.2.1. Efectos positivos de la privatización

“El mundo en vías de desarrollo ha alcanzado un evidente progreso gracias a la privatización, y ha sabido encontrar además los medios para aliviar las preocupaciones políticas que inevitablemente acompañan la reducción del papel del Estado en la economía.”²⁶

Es indispensable crear diferentes proyectos de infraestructura en un país, ya que esta forma parte de la base para el crecimiento y desarrollo económico del mismo, el cual debe tener como trasfondo aumentar el nivel de bienestar de la sociedad, sin embargo este sector ha enfrentado una serie de obstáculos entre los cuales el más importante es la falta de recursos por parte del gobierno para financiarlos, por esta razón es que el sector público acepta la participación del sector privado.

La participación del sector privado se ha llevado a cabo a través de diferentes marcos entre los principales están: unirse al sector público y llevar de forma conjunta la creación o en otro caso la modernización de la infraestructura que requiere un país, aceptar la participación del sector privado como el nuevo encargado de generar la infraestructura.

Como se ha venido desarrollando en líneas anteriores la privatización ha sido una nueva línea estratégica por parte de los Estados para cubrir las necesidades de la sociedad que este no puede satisfacer, reduciendo el gasto gubernamental y así mismo reduciendo la deuda del gobierno, aumentando la producción, la calidad y reduciendo los costos de las mercancías y servicios.

Lo más importante es que se ha visto en este proceso un camino viable para alcanzar el crecimiento económico; ya que las economías se vuelven competitivas y abiertas, y a su vez el desarrollo de la sociedad ya que mejora su calidad de vida e incluso tiene la oportunidad de ser participe en la generación de los servicios que ofrece la infraestructura.

²⁶ William Glade, *op. cit.* p. 25.

Con la apertura a la participación privada en sectores como la infraestructura de telecomunicaciones y transportes se genera una mayor oportunidad de que como individuo seas el encargado por un determinado tiempo o te conviertas en el titular dependiendo del tipo de privatización que se lleve a cabo, de una empresa que ofrezca algún servicio que antes era solo gestión del sector público, por lo tanto a la larga se generan más empleos y oportunidad de tener mejores salarios.

La privatización funciona y es positiva en el momento en el que fomenta la iniciativa individual y está dirigida al empresario. “Cada vez se nota más en los países en vías de desarrollo que la privatización lleva al crecimiento de sus economías y a mayores oportunidades para amplios sectores de la población.”²⁷

Antes de los años 80 se tenía claro que la provisión de infraestructura y sus servicios era una responsabilidad llevada a cabo por el gobierno, sin embargo actualmente la mayoría de los países de América Latina y el Caribe, incluido México, aunque como ya lo vimos no ha sido una privatización como tal; han dado entrada a la privatización de las empresas que se encargan de la generación de ese factor indispensable para el país.

El resultado de la privatización es que el Estado se va desatendiendo de sus responsabilidades en cuanto a que ahora ya no es el único encargado de la provisión de servicios de interés públicos como lo era en años anteriores.

Entre los servicios de interés público o de utilidad pública, se consideran los servicios básicos de infraestructura (abastecimiento de agua potable y saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y transporte colectivo urbano, entre otros), y aquellos servicios que resultan de interés general para una comunidad, país o región, a pesar de no estar incluidos en la categoría anterior.²⁸

Los servicios de interés público en donde encontramos la infraestructura de telecomunicaciones y transportes, son un factor indispensable para un país,

²⁷ *Ibid.*, p. 29.

²⁸ Patricio Rozas; Ricardo Sánchez, “Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual” en *División de Recursos Naturales e Infraestructura*, Naciones Unidas CEPAL, Santiago de Chile, 2004, p. 9.

comunidad o región sin los cuales estos no pueden subsistir por lo cual es necesario que sean cubiertos y al no hacerlo el gobierno, la privatización puede ser una buena opción.

Pero la privatización no es la solución ya que aquí entran aspectos que son necesarios tener en cuenta, y son las instituciones y el establecimiento de marcos normativos, así como la acción reguladora del Estado ya que son aspectos claves para que el gobierno obtenga ganancias y así mismo las inversiones en infraestructura por parte del sector privado sean relevantes.

“La regulación se refiere a los instrumentos por los cuales el gobierno impone requerimientos a las empresas, ciudadanos y al gobierno mismo que incluyen leyes, disposiciones y otras reglas emanadas de cualquier nivel de gobierno o de organismos para los cuales el Estado ha delegado poderes regulatorios.”²⁹

La privatización se ha rodeado de un discurso ideológico justificador que avanza rápidamente, que se justifica con la argumentación de que el Estado ha invertido a lo largo de los años fuertes sumas de capital para generar los servicios públicos los cuales implican grandes inversiones principalmente proyectos como son la construcción de carreteras, ciertos medios de transporte entre ellos el Metro, o telecomunicaciones, capital que se ha obtenido a través de un déficit presupuestal generado por parte del Estado, ya que los servicios públicos se cobran por debajo de su costo o su precio de producción, que es lo que se conoce como el subsidio del cual se ha hecho cargo el Estado .

Al ser el Estado el encargado de proveer los servicios públicos y en diversas ocasiones no tener el presupuesto necesario aunque se apliquen políticas tributarias fuertes, los gobiernos se ven en la necesidad de recurrir a la deuda ya sea interna o externa por lo cual se hacen sujetos de críticas por parte de los teóricos neoliberales, u organismos internacionales como son: el Fondo Monetario Internacional o el Banco Mundial, organismos a los que muchas veces

²⁹ *Ibid.*, p.14.

el país recurre y quienes ven el excesivo gasto del Estado como un factor determinante de la crisis mundial.

Los gobiernos latinoamericanos, agobiados por el servicio de la deuda externa e interna, maniatados por la crisis fiscal de los municipios y regiones y presionados por la creciente demanda empresarial y popular por más y mejores infraestructuras y servicios, encuentran la solución en la reducción del gasto público y, en particular, los subsidios directos a la población, y la transferencia parcial o total de las empresas y organismos al sector privado.³⁰

Por esta razón un beneficio de la privatización se encuentra en el hecho de que el Estado obtiene fondos frescos que le sirven para atender compromisos como el pago de créditos, esto por un lado y por el otro a largo plazo se desatenderá de la demanda social de ciertos servicios públicos pasando la responsabilidad a manos del sector privado que finalmente se traduce en las manos invisibles del libre mercado y así disminuir el gasto público.

E incluso el gobierno tiene la opción de deshacerse de empresas estatales que son ineficientes, en las cuales se presentan conductas conocidas como *rent seeking* lo cual no genera beneficios sociales, solo los pequeños monopolios encuentran ganancias.

De todo lo anterior se puede sintetizar en que la privatización genera ingresos fiscales que contribuyen al desendeudamiento del Estado y que a la larga se va a generar un superávit fiscal, a su vez se reducen el número de empresas gubernamentales evitando conductas ventajosas, y el gobierno tiene la oportunidad de dirigir el gasto público a solo aquellos programas que sean verdaderamente importantes para el desarrollo económico y social del país.

Otro elemento positivo que se espera de la privatización de la infraestructura es el aspecto tecnológico ya que se tiene la esperanza de que con la participación de capital privado principalmente con el extranjero; ya que tenemos que tomar en cuenta que la mayoría de las privatizaciones de empresas

³⁰ Emilio Pradilla Cobos, "Privatización de la infraestructura y los servicios públicos: sus contradicciones", *Argumentos*, núm. 21, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, 1994, pág. 72.

telefónicas por citar un ejemplo han sido parcial o totalmente compradas por empresas transnacionales, se modernicen los servicios ofrecidos dando un salto tecnológico en la producción de infraestructura, principalmente en telecomunicaciones y transportes, aumentándose de esta manera la productividad de la empresa que se privatiza lo que supone una mayor rentabilidad de la misma, y de esta manera tener una mejor competitividad en el mercado internacional.

La privatización aumenta la calidad de las mercancías y servicios disponibles en el mercado y lo mantiene sensible a las necesidades y demandas del consumidor. Además, permite que los gobiernos reduzcan su déficit mediante la eliminación de costosas subvenciones que mantienen a flote a las paraestatales ineficaces. Mediante la distribución de recursos del mercado libre, la privatización crea a largo plazo más empleo y oportunidades. La privatización engendra economías competitivas y abiertas que facilitan más trabajos permanentes y salarios más altos. En una palabra, la privatización puede ser el paso oportuno para liberar las economías de los países en desarrollo del crecimiento lento o del estancamiento que ha plagado a muchos tanto tiempo.³¹

Se habla de que la privatización ofrece servicios y mercancías de mayor calidad y eficiencia y esto debido a que, al ser el objetivo principal de esta, el obtener ganancias, los empresarios buscan satisfacer las demandas de gran parte de la sociedad. Al querer satisfacer una gran diversidad de necesidades humanas los empresarios incluyen innovación y creatividad en los servicios que ofrecerán, manteniendo costos que sean atractivos para una mayor cantidad de usuarios.

La inversión en infraestructura principalmente en materia de telecomunicaciones y transportes provoca un gran impacto tanto en el desarrollo como en el crecimiento económico de un país, razón por la cual no hace falta hacer una distinción entre si la inversión es pública o privada, siempre y cuando la demanda de infraestructura este cubierta y atienda las demandas sociales.

³¹ William Glade, *op. cit.* p. 27.

1.2.2. Efectos negativos de la privatización

Debido a los cambios que el sistema mundial ha ido implementando que van encaminados hacia la globalización de las economías, se ha visto claro que el Estado-nación ha ido perdiendo control sobre temas que en años anteriores eran exclusivamente de su competencia, como son: la provisión de servicios públicos, lo cual ha llevado a diversas críticas sobre el papel y el poder con el que actualmente cuenta el Estado para hacer frente a diversas presiones sociales.

Y aunque el proceso de privatización de las empresas y organismos estatales ha sido uno de los ejes de las políticas neoliberales que van encaminadas hacia la reestructuración económica y social que han implementado la mayoría de los países latinoamericanos, esto ha tenido o tendrá implicaciones que es menester mencionar.

Por un lado se debe tener claro que la privatización es un proceso por parte de las empresas privadas ya sean nacionales o transnacionales.

Las empresas privadas que son las que llevan a cabo la privatización, buscan ciertos intereses que en su mayoría son ganancias económicas, razón por la cual invertirán en sectores que en su opinión son rentables, estas no se preocupan por generar un desarrollo para la sociedad e incluso ni un crecimiento económico para el país al que llegan ya que la ganancia va a dar a manos del sector privado y mientras se tengan las ganancias requeridas los demás aspectos no importan.

Las inversiones privadas en transporte más notorias estuvieron orientadas al equipo y organización portuaria, adonde los avances en la provisión han sido destacables. Otra parte de las inversiones se destinó a carreteras y ferrocarriles concesionados, aunque en general no se produjeron expansiones de la misma sino mejoramientos en la calidad de las prestaciones preexistentes.³²

³² Ricardo J. Sánchez; Gordon Wilmsmeier, *op. cit.*, p.31.

El sector privado se ha regido por la lógica de la ganancia individual y no por el beneficio colectivo o el interés general, razón por la cual los intereses de la sociedad quedan fuera de los alcances del proceso de privatización.

Siguiendo la línea de esta lógica, el capital privado principalmente el transnacional garantiza la producción de infraestructura solo en aquellos sectores que le parecen útiles, como ya se mencionó anteriormente y de igual manera solo invierten en aquellas zonas que parecen ser rentables a corto plazo, este no tiene la intención de aplicar proyectos de creación o modernización de infraestructura en zonas aisladas o en lugares en donde no se ofrecen ganancias económicas, lo que va intensificando la tendencia a la desigualdad en el desarrollo territorial.

Los déficits de producción de infraestructura o de prestación de servicios, selectiva según su rentabilidad privada, afectará fundamentalmente a: los territorios (regiones y ciudades) no estratégicos para la acumulación transnacionalizada de capital; los productores individuales o las pequeñas y medianas empresas, no dominantes; y los pequeños asentamientos urbanos o las áreas rurales poco rentables y poco significativos para los circuitos territorializados de la acumulación.³³

Esto ha traído consigo consecuencias que afectan tanto el desarrollo como el crecimiento económico en los países, ya que actualmente las desigualdades están fuertemente marcadas, por un lado algunos Estados se encuentran totalmente conectados y son aptos para realizar diversas actividades económicas ya sea al interior o al exterior del país, y otros que aún no cuentan con al menos los servicios públicos básicos y de contar con ellos, estos se encuentran en pésimas condiciones como lo son algunas carreteras.

Otro aspecto importante que defienden los teóricos en contra de la privatización es un mayor empobrecimiento de la mayoría de la población, ya que al pasar a manos de empresas privadas los servicios públicos, principalmente los de telecomunicaciones y transportes, los costos de estos incrementan y los más afectados son la mayor parte de la sociedad, dado que se quitan los subsidios que el Estado destinaba a los servicios y los costos son fijados por precios de mercado

³³ Emilio Padrilla Cobos, *op. cit.*, 76.

en condiciones monopólicas. Ya que para que la privatización cumpla su función es necesaria la competencia en los mercados y una adecuada regulación, lo que en muchas ocasiones no se presenta.

Sin embargo esto no es del todo un efecto negativo si se toma en cuenta que el subsidio es igual para toda la sociedad que usa cierto servicio, ya que existe gente que si puede cubrir el costo real de este y sin embargo el que lo cubre es el gobierno, una alternativa para hacer frente a un posible empobrecimiento es lo que en algún momento el Departamento de Transporte estadounidense llamo subvenciones del lado del usuario, esto era proveer de vales a aquellos usuarios que no se encontraran en condiciones de pagar los precios del mercado, y estos al cambiarlos por algún servicio que antes era público como lo es el transporte, la salud entre otros con el sector privado eran reembolsados por el Estado. Esto ayuda a que toda la sociedad pueda hacer uso del servicio aunque sea a un costo mayor, pero de mayor eficiencia.

Esto es importante si se considera que en muchas ocasiones los servicios públicos son una condición de subsistencia para la sociedad, unos encontraban en los subsidios una retribución por su participación en el gasto público a través de sus impuestos, pero otros encontraban ahorros en su bolsillo.

Dentro de este aspecto entra un factor importante y es la desaparición o fragmentación del sindicato, lo que evita una posible negociación para obtener ciertos beneficios colectivos para los trabajadores, con la privatización los contratos colectivos de trabajo desaparecen, se lleva a cabo un alto despido de trabajadores en una situación que es real, en donde el mercado laboral está saturado, ahora la nueva empresa contrata a trabajadores jóvenes quienes no tiene antigüedad, ni tradición sindical lo que lleva a que no gocen de conquistas laborales y salariales que sus antecesores habían conseguido en años anteriores a través de luchas en su mayoría.

La mayor parte de los empleados se oponen a este proceso ya que son ellos quienes recienten la carga económica, cuando ven cómo afecta los salarios y los sueldos reales, y ven como se acentúan las desigualdades de ingresos.

Los problemas sociales que enfrentan ciertos países son muchos y estos los debe de atender principalmente el gobierno, y de aquí la crítica a la privatización ya que la sociedad rechaza el hecho de que el dinero que genera la privatización no sea para atender esos problemas y aún más rechazan la idea de que el Estado pierda el control sobre aquellos sectores que son productivos en la economía.

Por otro lado a pesar de que el mecanismo de la privatización se implementa como una nueva política pública para invertir en la infraestructura y obtener más flujos de fondos, en la mayoría de los casos el sector privado no ha tenido la capacidad de sostener la tasa de inversión que requiere la infraestructura para que un país tenga las condiciones básicas para entrar en la competencia internacional.

“No obstante la importancia de la participación del sector privado, es evidente que las necesidades de inversión en infraestructura de transporte no pueden ser cubiertas con prescindencia del sector público.”³⁴ Lo mismo sucede en las demás áreas de la infraestructura, por esta razón es que la privatización no ha dado los resultados esperados.

El problema de esto es que en el momento en que las empresas que se han privatizado no pueden consolidarse y caen en dificultades recurren en principio al subsidio público, y en su mayoría después de recurrir a un subsidio la empresa privada regresa al mundo de las empresas paraestatales, en lugar de tener un avance se tiene un retroceso con mayores inversiones por parte del gobierno al rescatar a las empresas privadas en quiebra.

El resultado de que tanto el Estado como el sector privado no han logrado invertir como se debe en infraestructura, es que se ha presentado una

³⁴ Ricardo J. Sánchez; Gordon Wilmsmeier, *op. cit.*, p. 31.

disminución en mejoras y ampliaciones en la infraestructura tanto de transportes como de telecomunicaciones.

Otro aspecto negativo de la privatización son las fallas en la planificación, en la mayoría de los casos las reformas por parte de los gobiernos que llevan a cabo este proceso en cuanto a la provisión de infraestructura solo van encaminadas a obtener ganancias económicas, dejando de lado aspectos como los accesos, el cuidado ambiental y de los recursos naturales y como ya se mencionó líneas arriba la situación de áreas geográficas que no resultan atractivas a la inversión privada, no se atienden a los segmentos de mayor demanda. La mayoría de los gobiernos sobre todo en países en vías de desarrollo han fallado en la asignación de proyectos en sectores productivos entre el sector público y el privado.

Para que la privatización arroje los resultados esperados el gobierno que implemente este nuevo mecanismo debe de estar lo suficientemente preparado e incluso también lo debe de estar el sector privado. “La privatización no puede darse a menos que haya suficiente capital en el sector privado para comprar las empresas estatales.”³⁵

La aplicación de políticas públicas de infraestructura que estén encaminadas a cubrir las demandas reales de la sociedad que coadyuvan al crecimiento y desarrollo económico, deberían de ser una de las principales funciones por parte de los gobiernos ya sea a nivel estatal como a nivel nacional por todo lo que están implican, razón por la cual no se puede dejar en manos de empresas privadas toda la responsabilidad.

La privatización se ha justificado por el hecho de que esta ofrece garantizar el saneamiento fiscal y ayudar a pagar la deuda externa, sin embargo se debe considerar que las empresas antes públicas generaban ingresos que eran mayores a lo que se invertía en estas y esos han sido ingresos perdidos para los

³⁵ William Glade, *op. cit.*, p.22.

Estados ya que a pesar de que las empresas privadas deberían contribuir a través de los impuestos, en diversos países la evasión de impuestos es una realidad.

Las reglas de la privatización consisten en contar con la voluntad política del jefe de Estado o de Gobierno; crear las condiciones para que el proceso se lleve a cabo con la debida celeridad; tener en cuenta la rentabilidad a medio y largo plazo de las empresas a ser privatizadas, su recuperación operacional y rápido crecimiento; atraer inversión extranjera y ofertar a precios bajos los bienes estatales para asegurar el interés de los adquirentes.³⁶

1.2.3. Efectos positivos y negativos de las concesiones, el caso de México

En México la figura de la concesión ha sido una estrategia que abre camino a que se desarrollen servicios públicos que la administración pública no puede atender, ya sea por falta de recursos o por la simple falta de interés.

Las obras de infraestructura demandan una fuerte suma de capital, la iniciativa privada puede ser la opción para el financiamiento de estos cuando el Estado no lo puede hacer, a través de las concesiones la iniciativa privada se encarga de financiar, ejecutar y diseñar la construcción de infraestructura e incluso se hace acreedora del mejoramiento y mantenimiento de la misma, dejando en manos del gobierno la implementación de políticas que regularan su funcionamiento.

A diferencia de la privatización, en las concesiones se tiene la ventaja de que el Estado puede retirar ese poder jurídico otorgado a una empresa o particular de la gestión o explotación de cierto servicio cuando no cumpla con las condiciones establecidas, o en el momento en el que la concesión termine, ya que se tiene que tener presente que las concesiones se otorgan por un determinado periodo que en su mayoría no es mayor a 30 años.

³⁶ Maura, *op. cit.*, p. 27-28.

En las concesiones aún prevalece el interés colectivo y de no respetarse, el Estado actúa como titular poniéndole solución a la problemática. El concesionario se hace acreedor de derechos y obligaciones.

Diversas empresas privadas han obtenido la concesión de servicios de transporte y telecomunicaciones pero en su mayoría los beneficios de esto para la sociedad mexicana han sido mínimos a causa de los efectos negativos que conlleva una concesión.

Un efecto negativo de las concesiones ha sido consecuencia principalmente de las instituciones y del papel del Estado como ente regulador, al no respetarse los lineamientos acordados con los concesionarios.

Las condiciones institucionales son un factor indispensable para que la participación privada funcione en cualquiera de sus modalidades ya que es a través de las instituciones en donde el sector público pone las reglas a través de las cuales operará el sector privado. La mayoría de los países latinoamericanos no tienen la capacidad para crear instituciones eficientes y estables, pero sobre todo transparentes, lo que ocurre en el caso mexicano.

La mayor parte de la transferencia de la infraestructura de telecomunicaciones y de transportes ha sido a través de la concesión y el principal problema ha sido que no se tienen contratos adecuados ni marcos regulatorios bien definidos que ayuden a cumplir los objetivos de las políticas. La mayoría de los contratos son débiles, inseguros y con altos costos de transacción, por lo cual los servicios que pasaran a manos del sector privado serán de mayor costo para los usuarios.

En algunos casos los marcos regulatorios con los que se opera son extemporáneos, inadecuados o en su defecto excesivamente complejos, esto permite que el sector privado de alguna manera ponga sus condiciones y presente una actitud oportunista, lo cual no arroja beneficios ni a la sociedad ni al gobierno.

Por esa razón se han presentado altos costos en los servicios que ofrece el sector privado a diferencia de los que imponía el sector público, se presentan mejoras en la calidad de los servicios sin embargo no se presentan ampliaciones, modernización o nuevos proyectos.

E incluso al no quedar planteado un marco regulatorio bien definido los riesgos que enfrenta el Estado cuando un servicio concesionado fracasa son fuertes. “Cuando las leyes no protejan de manera adecuada la propiedad privada y vigilen el cumplimiento de los contratos, con el respaldo de un sistema judicial imparcial y de funcionamiento uniforme, es poco probable que la empresa privada se desarrolle y florezca.”³⁷

El Estado no ha logrado ser activo en su papel de regulador, por lo cual no ha tenido la capacidad para regular las tarifas y las condiciones en las que operan las empresas privadas.

Debido a que las inversiones en infraestructura requieren altos montos y los proyectos son a largo plazo, ofrecer una estabilidad macroeconómica y política y una seguridad jurídica (instituciones fuertes y marcos regulatorios bien definidos) son elementos esenciales para atraer inversiones privadas.

³⁷ William Glade, *op.cit.*, p.51.

Capítulo 2

2. El sector de comunicaciones y transportes como una de las bases más importantes para el crecimiento y desarrollo económico

Una de las bases más importantes para el desarrollo y crecimiento económico de un país es la creación y modernización de los servicios de comunicaciones y transportes, su importancia radica en el papel que juegan dentro de la cadena productiva de la economía.

En un sistema globalizado estos servicios ya no solo se brindan al interior del país sino también al exterior, actualmente la infraestructura con la que cuenta un país es medida para saber el grado de competitividad que tiene a nivel mundial, la calidad y eficiencia de los servicios también son medidos para saber cuál es el desarrollo humano y económico del país.

Por esta razón invertir en infraestructura es cada vez más importante para entrar en la dinámica internacional, para atraer inversiones, para mejorar la calidad de vida de la sociedad, para tener un mercado fuerte y estable, etc.

Es necesario saber con qué elementos cuenta México para saber en qué posición se encuentra y saber qué es lo que hace falta por hacer, en las siguientes líneas se hará un breve resumen acerca de la infraestructura de telecomunicaciones (servicio de telefonía móvil y fija e internet) y transportes con los que cuenta el país.

2.1. Infraestructura portuaria

Frente a un proceso internacional como es el de la globalización, los países se preocupan cada vez más por tener las herramientas necesarias para competir en

la arena internacional, en este sentido la necesidad que tiene México de contar con puertos modernos y eficientes pasa a ocupar un lugar prioritario dentro de las políticas económicas y para el desarrollo.

Por la posición que ocupa México en el Océano Pacífico y en el Golfo de México y el Caribe, este cuenta con todas las posibilidades de obtener una alta posición competitiva dentro del sector marítimo, lo que refleja en gran parte la gran cantidad de puertos que se han instalado en el país, pero a pesar de esto las condiciones con las que cuenta cada puerto para operar no son las suficientes de acuerdo a la demanda que tiene este sector.

La actividad portuaria se ha visto estimulada por tener una política que se centra en la exportación, la importancia en un principio era por la exportación de petróleo y sus derivados así como de minerales, actualmente ya encontramos otros tipos de carga, por esta razón la inversión en este sector ha ido presentando una tendencia creciente en los últimos años, contando con una participación importante del sector privado. Durante el año 2013 se registró una inversión privada de 6 147. 8 millones de pesos mientras que la inversión del sector público fue de 4 908. 7 millones de pesos.³⁸

El sistema portuario mexicano se extiende a través de los aproximadamente 11,000 kilómetros de costa con los que cuenta el país, por lo cual México cuenta con una plataforma fundamental para la vinculación de la economía mexicana con la del resto del mundo, por su capacidad y condiciones los puertos son nombrados de altura y de cabotaje:

Puertos de altura: son aquellos puertos a través de los cuales se reciben embarcaciones de gran carga, y por otro lado son nombrados por llevar a cabo relaciones comerciales, por medio de estos puertos se envían y reciben embarcaciones internacionales.

³⁸ Cifras de acuerdo a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto y Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2014.

Puertos de cabotaje: a diferencia de los puertos de altura, en estos puertos se reciben solo embarcaciones de menor tamaño, por lo regular las embarcaciones solo van de puerto a puerto dentro del país. Algunos de los puertos de altura también brindan servicio de cabotaje.

México cuenta con 117 puertos marítimos (de los cuales 49 son de cabotaje y 68 son de altura y cabotaje)³⁹.

Con la globalización los diversos subsectores de transportes han sufrido una serie de cambios, el caso del sector portuario no ha sido una excepción, la necesidad de actualizar y modernizar las instalaciones portuarias haciéndolas cada vez más eficientes, rentables y relevantes para la cadena del transporte ha llevado a que se tengan nuevas políticas.

Anteriormente la construcción y administración de puertos era asunto del Gobierno Federal y en forma totalmente centralizada, la participación privada solo se llevaba a cabo a través de terminales de uso particular, pero con la implementación de nuevas políticas dentro de este sector se presentan principalmente los siguientes cambios:

1. El papel del Estado ahora tendrá solo funciones normativas y de supervisión.
2. Cada puerto tendrá su propia administración, esta será autónoma y autosuficiente.
3. Se dará oportunidad de participación a la iniciativa privada ya sea nacional o extranjera, en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación del servicio y en la administración de los puertos.

A partir de estos cambios se crearon en febrero de 1994 las Administraciones Portuarias Integrales (API), las cuales tienen autonomía operativa y financiera, teniendo derecho a construcción, planeación, fomento, promoción, vigilancia y seguridad en cada puerto en donde operen.

³⁹ Secretaría de Economía, "Fortalezas de México", PROMEXICO INVERSION Y COMERCIO, México, 2014, p.8.

La API es otorgada a sociedades mercantiles constituidas de acuerdo con las leyes mexicanas, participando el Estado a través de la propiedad de acciones, pero pudiendo la Administración sesionar la operación de las terminales y de los servicios a terceros. La API recibe el puerto libre de compromisos laborales, que son finiquitados por acuerdo previo entre sindicato y gobierno. Todos los bienes y áreas marítimas y terrestres de los recintos portuarios serán objeto de concesión pero no de desincorporación. Las API's contribuyen al Gobierno Federal a través de una contraprestación por el uso de la infraestructura.⁴⁰

Esto ha ayudado a que el gobierno invierta menos en este sector, ya que las API's cubren sus gastos con ingresos propios o con recursos provenientes de los operadores del sector privado y el gobierno gana en el momento en el que estas pagan una contraprestación por concesiones recibidas. Con esto la competencia también ha aumentado razón por la cual los precios han mejorado.

En la siguiente gráfica se puede observar el sistema portuario mexicano con el que se cuenta actualmente:

Gráfica N°. 1



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014.

⁴⁰ Isaac Scheinvar, "Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México" en *Serie Reformas Económicas*, núm. 20, CEPAL, Santiago de Chile, Abril 1999, p. 43.

Los diversos puertos con los que cuenta México se pueden dedicar a actividades ya sean turísticas como comerciales, su importancia radica principalmente en la actividad comercial ya que a través de este medio de transporte se traslada un gran volumen de mercancías a mayores distancias a comparación de otro medio, el intercambio comercial internacional se lleva principalmente por el sistema portuario a través de los puertos de altura.

Con base en lo anterior, es imprescindible que se modernicen los puertos y toda su logística ya que al no contar con los medios adecuados los intercambios comerciales no son tan benéficos para el caso de México ya sea como comprador o vendedor y eso se puede ver reflejado en el país en relación a los *incoterms*, por sus siglas en inglés, que se refiere a los términos internacionales de comercio que se usan principalmente en el transporte marítimo promovidos por la Comisión de Derecho y Practica Mercantil de la Cámara de Comercio Internacional, bajo los cuales están suscritos los intercambios comerciales mexicanos.

De los 102 puertos y 15 terminales con las que cuenta México, los principales hasta el año 2013 de acuerdo a los servicios que ofrecen se encuentran en los siguientes cuadros:

Cuadro N°. 1

Principales puertos por número de carga (toneladas)

Puerto	Total de carga (toneladas)
Pacífico	131,899,138
Lázaro Cárdenas, Michoacán	32,769,608
Manzanillo, Colima	27,858,312
Isla de Cedros, B.C.	15,234,436
Salina Cruz, Oaxaca	12,954,750
Guaymas, Sonora	8,023,387
Golfo-Caribe	156,013,268
Cayo Arcas, Campeche	47,944,077
Coatzacoalcos, Veracruz	25,677,472
Veracruz, Veracruz	21,819,327
Altamira, Tamaulipas	15,333,440
Tuxpan, Veracruz	12,996,997

FUENTE: Elaboración propia con base en informe estadístico mensual movimiento de carga, buques y pasajeros de la COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, SCT, 2013.

Cuadro N°. 2

Principales puertos por movimiento de contenedores (TEU's)

Puerto	Movimiento de Contenedores (TEU's)
Pacífico	3,355,650
Manzanillo, Colima	2,136,157
Lázaro Cárdenas, Michoacán	1,051,183
Ensenada, B.C.	131,054
Mazatlán, Sinaloa	28,094
Guaymas, Sonora	8,370
Golfo-Caribe	1,537,231
Veracruz, Veracruz	866,966
Altamira, Tamaulipas	597,760
Progreso, Yucatán	64,928
Puerto Morelos, Quintana Roo	7,271
Tampico, Tamaulipas	300

FUENTE: Elaboración propia con base en informe estadístico mensual movimiento de carga, buques y pasajeros de la COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, SCT, 2013

Cuadro N°. 3

Principales puertos por número de pasajeros en crucero

Puerto	Pasajeros en Crucero
Pacífico	960,802
Ensenada, B.C.	487,774
Cabo San Lucas, B.C.S.	185,586
Puerto Vallarta, Jalisco	154,787
Huatulco, Oaxaca	54,532
Puerto Chiapas, Chiapas	42,831
Golfo-Caribe	3,380,639
Cozumel, Quintana Roo	2,753,608
Majahual, Quintana Roo	392,708
Progreso, Yucatán	234,323

FUENTE: Elaboración propia con base en informe estadístico mensual movimiento de carga, buques y pasajeros de la COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, SCT, 2013.

Cuadro N°. 4

Principales puertos por número de pasajeros en transbordadores

Puerto	Pasajeros en transbordadores
Litoral del Pacífico	260,750
Pichilingue- Topolobampo	101,592
Topolobampo-,Pichilingue	93,864
La Paz-Mazatlán	31,914
Mazatlán- La Paz	24,850
Guaymas-Santa Rosalia	4,837
Litoral del Caribe	427,600
Cozumel-Punta Venado	124,992
Punta Venado-Cozumel	120,482
Punta Sam-Isla Mujeres	93,341
Isla Mujeres-Punta Sam	88,785

FUENTE: Elaboración propia con base en informe estadístico mensual movimiento de carga, buques y pasajeros de la COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, SCT, 2013

2.2. Infraestructura ferroviaria

El Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) ha tenido una fuerte participación dentro de la economía mexicana, como ya es sabido fue con el Presidente Porfirio Díaz con quien se le dio un gran impulso a este subsector por lo que representa y representó para nuestro país.

Desde su creación el ferrocarril ha sido parte esencial en el desarrollo de pueblos y ciudades y de igual manera para el crecimiento económico del país, por esta razón desde su entrada como medio de transporte en los años 50 se ha venido impulsando su desarrollo y modernización, creando grandes líneas para extender la red ferroviaria.

Sin embargo a pesar de los programas llevados a cabo por el gobierno en cada sexenio para mejorar el servicio, en 1995, se propone una iniciativa de aceptar la participación privada. “Aunque se hizo todo lo posible por modernizar el sistema ferroviario, lamentablemente no se pudo continuar con los proyectos planeados, así que se firmó un acuerdo de unidad para superar la emergencia

económica en el que se establece la inminente necesidad de inversión privada para los ferrocarriles.”⁴¹

Desde entonces tanto el sector público y el sector privado han tenido una participación relevante en este sector, sin embargo durante los últimos años las inversiones han ido en descenso, y por lo que se muestra en la siguiente tabla, el sector privado ha tenido una mayor participación en comparación con el sector público, lo que nos muestra claramente las reformas que se han ido aplicando en el sector de la infraestructura.

Cuadro N°. 5

Inversión pública y privada en el sector ferroviario a precios corrientes durante los últimos 7 años (millones de pesos)

Periodo	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pública	2,163.2	2,220.4	4,693.9	3,216.7	4,237.1	4,717.8	2,016.3
Privada	6,255.3	5,898.6	3,521.3	4,059.3	6,989.8	5,778.0	2,490.5

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

“Se cuenta con una red férrea de 26 mil 727 kilómetros de extensión, de los cuales 20 mil 722 son de vía principal, 4 mil 450 de vías secundarias y mil 555 de vías particulares.”⁴² Es importante señalar que a pesar de esa cifra, de acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solo 23 804 kilómetros están en operación quedando 2 923 kilómetros fuera de servicio. Estas vías se han encontrado ocupadas por locomotoras y carros entre los que se encuentran furgones, góndolas, tanques y coches.

Actualmente la red ferroviaria mexicana se encuentra concesionada casi en su totalidad, más del 50% de la red se opera por las compañías concesionarias, nueve son las empresas encargadas de la operación de este sector, que a

⁴¹ SupCorp, “Historia del Ferrocarril en México”, [en línea], *Asociación Mexicana de Ferrocarriles, A.C.*, 11 de noviembre del 2010, Dirección URL: <http://www.industriaferroviariaonline.com/2010/11/historia-del-ferrocarril-en-mexico/>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

⁴² Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, “Los retos de la Infraestructura en México 2013-2018”, cmic, México, marzo 2013, p. 10.

traviesa por gran parte de los Estados que conforman nuestro país, estas son las siguientes:

Compañías privadas:

Ferrosur, S.A. de C.V. (FERROSUR) – Vía General de Comunicación Ferroviaria del Sureste

Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM) – Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste.

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX)- Vía General de Comunicación Ferroviaria del Pacífico- Norte, Vía Corta Ojinaga Topolobampo y Vía Corta Nacozari.

Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FTVM)-Vía General de Comunicación Ferroviaria del Sureste.

Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V. (COAHUILA-DURANGO)- Vía Corta Coahuila-Durango.

Compañía de Ferrocarriles Chiapas- Mayab, S.A. de C.V. (CHIAPAS-MAYAB)- Vías Cortas Chiapas y Mayab.

Empresa paraestatal:

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT)- Vía General de Comunicación Ferroviaria del Istmo de Tehuantepec.

Gobierno estatal:

Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA)- Vía Corta Tijuana-Tecate.

Ferrocarriles Suburbanos, S.A.P.I. de C.V. (Suburbano)- Prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán- Buenavista.

Grafica N°. 2



FUENTE: Dirección General de transporte ferroviario y multimodal, Anuario estadístico ferroviario 2013, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

La importancia de este medio de transporte radica en que es un medio rentable y no es tan costoso a diferencia de otros medios, en que es apto para recorrer largas distancias y para transportar grandes volúmenes de mercancías, y comparándolo con otros medios de transporte por las condiciones descritas es el más eficiente.

En 2013 la carga transportada por este medio fue de 111.9 millones de toneladas mientras que en el 2000 fue de 77 164, observando un notable aumento en el uso de este servicio, los principales productos que se movilizan en el SFM han sido los productos agrícolas transportándose 25, 172. 9 toneladas, los productos minerales con 15, 699.1 toneladas y los productos industriales con 54,912.1 toneladas. Sin embargo los productos inorgánicos, productos forestales,

el petróleo y sus derivados y animales y sus productos no dejan de ser menos importantes.⁴³

Con la gran cantidad de productos que se movilizan a través de este medio, este sector tiene una participación fuerte dentro del comercio exterior, en 2013 la cantidad de importaciones fue de 37 858 millones de toneladas y de exportaciones fue de 12 481 millones de toneladas sumando 50 339 millones toneladas.⁴⁴

La misma importancia se tiene para el comercio interno ya que de acuerdo a lo registrado en el Anuario Estadístico Ferroviario del 2013, se tuvo un tráfico local de 61 594 toneladas, esto es importante si se considera que gran parte del país se encuentra interconectado por una amplia red ferroviaria.

Con estas cifras nos podemos dar cuenta de la participación del sector ferroviario en el movimiento de carga terrestre a nivel nacional e internacional.

En cuanto al servicio ferroviario de transporte de pasajeros, este no deja ser importante y una buena opción para aquellas regiones en donde no se cuenta con otro medio de transporte, es decir se habla de aquellas comunidades aisladas, pero este no es el único caso ya que el Gobierno Federal se ha encargado de ofrecer este servicio que es rentable en aquellas regiones con un alto potencial de mercado, o en aquellas regiones en donde los recorridos son largos o en donde se tienen atractivos turísticos, etc. Esto ha sido importante para diferentes estados del país, como lo es la ruta Chihuahua-Los Mochis.

El sistema ferroviario ha logrado tener impacto no solo en mercancías sino también en pasajeros como se puede observar, la creación del Ferrocarril Suburbano en la Zona Metropolitana del Valle de México que entro en operación en junio de 2008 que iría de Buenavista a Cuautitlán demuestra un esfuerzo más para seguir impulsando este sector.

Con ese proyecto se tuvo un fuerte movimiento de pasajeros (personas movilizadas por vías férrea), 45,067.8 millones de pasajeros en 2013 y en 2008

⁴³Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, *Anuario Estadístico Ferroviario*, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2013.

⁴⁴ *Ibíd.*

8,603.1 millones de pasajeros, con estas cifras que se encuentran en el Anuario Estadístico Ferroviario del 2013, se puede ver como el uso de este relativamente nuevo medio de transporte ha ido incrementándose, con la operación de este nuevo servicio un gran número de pasajeros se han visto beneficiados sobre todo aquellos que lo usan como medio de transporte cotidiano.

Esto ha sido un impulso para que se siga fomentando el desarrollo de proyectos suburbanos en distintas zonas del país, sobre todo por lo rentable que puede llegar a ser este servicio.

Incluso este sistema de transporte tiene una participación en la economía mexicana a través del personal operativo y de confianza con el que se cuenta en las empresas ferroviarias, conforme a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el año 2000 se tenía un personal activo de 15 184 personas, en 2013 las cifras han tenido una disminución empleando 15 060 personas, sin embargo las cifras aún son importantes.

2.3. infraestructura aérea

La infraestructura aérea es sin duda uno de los medios de transporte más moderno sin embargo debido a sus elevados costos el uso de este no tiene una participación relevante en nuestro país e incluso a nivel internacional a diferencia de otros medios de transporte como lo es el transporte marítimo. De acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la mayoría de las exportaciones e importaciones se mueven por vía terrestre seguida por la vía marítima; e incluso los niveles de carga son mayores en un ferrocarril, y por último encontramos la vía aérea.

A pesar de lo anterior inmersos en un proceso de globalización contar con este medio de transporte es fundamental ya que la carga aérea es estratégica

para ciertas industrias razón por la cual se le debe de considerar prioritaria dentro de la estrategia para el desarrollo económico del país.

Se cuentan con 78 aeropuertos y mil 385 aeródromos que permiten el transporte eficiente para más de 51 millones de pasajeros; 560 mil toneladas de carga mediante 1.5 millones de operaciones al año. 66 terminales aeroportuarias brindan servicio de salidas y arribos nacionales e internacionales mientras que 12 aeropuertos funcionan para vuelos nacionales; en conjunto suman más de 8 mil kilómetros cuadrados de pistas y 3 mil kilómetros cuadrados de plataformas.⁴⁵

En las siguientes tablas se muestran las cifras más relevantes para saber cuál es la situación actual del sistema nacional aeroportuario con el que cuenta nuestro país.

Cuadro N°. 6

Inversión pública y privada a precios corrientes durante los últimos cinco años en infraestructura aeroportuaria

(Millones de pesos)

Inversión anual	2009	2010	2011	2012	2013
Pública	1657.1	2288.9	1209.5	1348.3	1533.1
Privada	1702.3	2241.9	2699.1	2005.3	1967.9

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Como se puede observar en la tabla la inversión privada ha venido presentando una participación relevante en este sector sin embargo la pública no está lejos de alcanzarla. A partir de los años noventa cuando se lleva a cabo un cambio en la estructura del Sistema Nacional Aeroportuario permitiendo la participación del capital privado en la operación de los aeropuertos esta comienza a ser relevante hasta la fecha.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 11.

Cuadro N°. 7

Infraestructura Aeroportuaria y flota aérea

	2009	2010	2011	2012	2013
Sistema aeroportuario nacional	85	76	76	76	76
Aeropuertos servicio nacional	24	12	12	12	12
Aeropuertos servicio internacional	61	64	64	64	64
Aeródromos	1350	1389	1385	1388	1395
Aeronaves	7952	8155	8519	8936	Cifra no disponible
Comerciales	1742	1742	1865	1967	Cifra no disponible
Oficiales	352	418	335	337	Cifra no disponible
Particulares	5858	5995	6299	6632	Cifra no disponible

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Cuadro N°. 8

Número de pasajeros atendidos por los aeropuertos de ASA⁴⁶ y grupos aeroportuarios

	2009	2010	2011	2012
Pasajeros atendidos	75,883,621	77,667,677	80,451,724	86,873,192
Nacional	50,278,129	50,063,407	52,188,034	56,892,476
Internacional	25,605,492	27,604,270	28,263,690	29,980,716
Operaciones registradas	1,626,619	1,650,292	1,633,494	1,683,307
Nacionales	1,316,399	1,322,056	1,298,973	1,336,433
Internacionales	310,220	328,236	334,521	346,874

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

⁴⁶ Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado encargado de administrar y operar 18 aeropuertos de forma directa, es creada el 10 de junio de 1965.

Cuadro N°. 9

Principales aeropuertos con mayor número de registro de operaciones

	2009	2010	2011	2012
México (AICM)	348,306	339,898	350,032	377,743
Cancún	110,936	119,826	120,513	127,876
Guadalajara	131,721	133,323	129,979	127,012
Monterrey	85,260	90,216	86,071	88,604
Toluca	79,830	80,065	79,332	88,276
Otros	870, 566	886,964	867,567	873,796

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Cuadro N°. 10

Principales aeropuertos con mayor número de pasajeros

	2009	2010	2011	2012
México (AICM)	24, 220,237	24, 119,264	26, 365,310	29, 481,343
Cancún	11, 191,636	12, 459,764	13, 040,227	14, 480,905
Guadalajara	6, 453,385	6, 953,861	7, 201,669	7, 436,352
Monterrey	5, 199,895	5, 380,412	5, 582,794	6, 105,910
Tijuana	3, 407,420	3, 649,477	3, 500,767	3, 759,773
Otros	25, 411,048	25, 104,899	24, 760,957	25, 608,909

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Cuadro N°. 11

Pasajeros y carga transportados por las empresas aéreas en servicio regulador nacional e internacional

	2009	2010	2011	2012	2013
Pasajeros transportados (miles)	46,971	48,698	50,764	55,153	58,031
Nacional	24,431	24,495	25,455	28,085	29,549
Internacional	22,540	24,203	25,309	27,068	28,482
Carga transportada (miles de toneladas)	466	571	560	554	550
Nacional	95	107	106	112	111
Internacional	371	464	454	442	439

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

De las tablas arriba presentadas se puede ver como la actividad aeroportuaria se concentra en solo unos cuantos aeropuertos y la participación de esta como medio de transporte para pasajeros y para carga es mínima si la comparamos con la de otros medios de transporte.

Uno de los principales obstáculos para el uso de este servicio son los altos costos que ofrece y la ineficiencia de la infraestructura adecuada para transportar carga.

El transporte aéreo cabe resaltar que es considerado como uno de los medios de transporte más moderno, más rápido, más flexible y con un menor índice de siniestralidad razón por la cual a pesar de su bajo uso no deja de formar parte de un medio de transporte estratégico para la actividad económica.

Por lo anterior es necesario que se tomen medidas en cuanto a la mejora de la infraestructura aeroportuaria nacional, en los índices antes señalados se observa como la carga aérea no ha dejado de disminuir al igual que el número de pasajeros que usan este servicio como medio de transporte, sin embargo se observa como el número de aeropuertos ha disminuido y como solo unos cuantos registran el mayor número de operaciones.

Si México desea posicionarse entre los primeros países con una infraestructura aeroportuaria de calidad debe de incentivar una mayor inversión en este sector para mejorar toda la red nacional aeroportuaria y definir por supuesto un programa a largo plazo.

Es claro que existe una fuerte relación entre comercio, transporte y desarrollo económico, es en esa relación en donde el sistema aeroportuario juega un papel importante.

2.4. infraestructura en telecomunicaciones (telefonía móvil y fija y servicio de internet)

Tal y como ocurre en otros sectores (electricidad, gas natural por ejemplo), el servicio de telecomunicaciones tradicionalmente adoptó un esquema de monopolio natural avalado por la necesidad de economías de escala, ante la imposibilidad de multiplicar las redes o infraestructuras ya instaladas. De esta manera, el servicio de telecomunicaciones se presentaba como inseparable del medio de transporte y dado el carácter de monopolio de esta infraestructura, su apertura a la libre competencia resultaba infructuosa.⁴⁷

Sin embargo como ya se mencionó líneas arriba después de la revolución tecnológica y los nuevos paradigmas, la necesidad de contar con telecomunicaciones modernas y cubrir las demandas de este sector, hace que a partir de los años 90 se lleven a cabo reformas para implementar nuevas políticas en las cuales se da paso a la iniciativa privada para lo cual fue esencial modificar el marco regulatorio para que el Estado no dejara de tener el control y supervisión de cómo las empresas privadas operarían en el sector.

Lo mismo ocurrió en los diferentes subsectores que integran la infraestructura de transportes y telecomunicaciones debido a que cuando el país inicia el proceso de apertura comercial en el año de 1985 las empresas estatales no logran competir en la arena internacional debido principalmente a que no se contaba con la infraestructura física adecuada que demandan las nuevas necesidades económicas y sociales.

Respecto a las telecomunicaciones, en 1991 se privatizó el monopolio estatal Teléfonos de México y en el periodo 1996-1998 se llevó a cabo el concesionamiento a empresas privadas del radioespectro y del sistema satelital para ofrecer diversos servicios de telecomunicaciones. En 1991 inició el mercado

⁴⁷ Mariela Blanco Uribe, "Vías generales de telecomunicaciones en el sector eléctrico", *Revista de la Facultad de Derecho* N° 57, Caracas, Editorial texto, 2002, p. 59.

de telefonía celular en condiciones de competencia, y en 1997 se abrió la competencia en el mercado de telefonía de larga distancia.⁴⁸

Con la participación de otros sectores dentro de las telecomunicaciones, el Estado se desatiende de su función como único gestor y prestador del servicio convirtiéndose ahora en regulador.

Un beneficio de lo anterior es que el monopolio natural desaparece generándose la libre competencia con el objetivo de tener un servicio de mayor eficiencia y un mayor número de participantes satisfaciendo las demandas de los consumidores mejorando la calidad y costo de los servicios ofrecidos.

Actualmente la importancia de las telecomunicaciones dentro del desarrollo económico de un país se vuelve indiscutible ya que el uso de nuevas tecnologías como lo es el servicio de internet, impacta tanto en la productividad como en la competitividad del país, lo que contribuye incluso a aumentar los niveles de bienestar social.

Las telecomunicaciones hoy en día se consideran como una infraestructura base para el desarrollo y crecimiento económico del país, razón por la cual cada país se ve en la necesidad de hacer uso de la ciencia y la tecnología para mejorar este sector adaptándolo a las demandas actuales.

Organismos Internacionales como la Unión Internacional de Telecomunicaciones expresan que casi todas las facetas de la vida moderna-en la esfera empresarial, cultura del ocio, en el trabajo y en casa- dependen de las tecnologías de la información y la comunicación. Pero esto no lo es solo a partir de la vida moderna ya que la comunicación de cualquier tipo de información es una necesidad que se ha confirmado desde inicios de la humanidad, desde años atrás los medios de comunicación ya eran un factor clave para el desarrollo tanto económico como social, pero estos adquieren mayor relevancia si analizamos su utilidad dentro de un proceso como lo es la globalización.

⁴⁸ Enrique Hernández Laos, *La competitividad industrial en México*, México, Plaza y Valdés, 2000, 1era edición, p.276.

Dentro de las telecomunicaciones el internet, la telefonía fija y móvil son los principales medios de comunicación que ofrecen servicios esenciales para toda la sociedad y es en los sectores en los que actualmente se invierte para mejorar o incrementar el uso de estos servicios.

En los siguientes cuadros se muestra las principales estadísticas de la inversión en el sector de comunicaciones en general y del servicio de telefonía móvil y fija e internet con los que cuenta México, para tener una idea más clara de la situación actual en esos rubros:

Cuadro N°. 12

Inversión pública y privada a precios corrientes durante los últimos cinco años en el sector de comunicaciones (millones de pesos)

Inversión	2009	2010	2011	2012	2013
Pública	217.4	2,772.9	4,299.3	4,704.6	5,525.0
Privada	39,063.6	75,056.3	63,439.7	89,543.7	63,645.7

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

Es necesario tener claro cuál ha sido la inversión tanto del sector público como del privado para ver que tanto se ha hecho o que tanto falta dentro del sector, las cifras arriba presentadas nos muestran que la inversión pública ha ido aumentando, el mayor aumento se presentó en el año 2010, sin embargo en el caso de la inversión privado esta no ha mantenido un crecimiento constante ya que se observa como en un año aumenta y al siguiente disminuye.

Pero a diferencia de otros sectores la inversión privada destinada a las comunicaciones es de suma importancia, este es el sector en el que más ha invertido la iniciativa privada a pesar de las dificultades que presenta tener una participación dentro de este sector.

Como ya se mencionó anteriormente la telefonía fija juega un papel importante y es un elemento indispensable del sector de las telecomunicaciones ya que es a través de este medio por el cual millones de usuarios se mantienen

comunicados a pesar de las largas distancias, este servicio logra que el usuario se comunique con personas tanto a nivel local-nacional como internacional.

Los siguientes cuadros nos muestran la infraestructura y cobertura del servicio de telefonía fija

Cuadro N°. 13

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013
Suscripciones de telefonía fija	19,505.6	19,918.6	19,731.4	20,217.6	20,351.4
-residencial (miles)	14,078.0	14,352.7	14,148.0	14,427.5	14,270.9
-no residencial (miles)	5,427.6	5,565.9	5,583.4	5,790.1	6,080.7
Densidad telefónica (Suscripciones p/c 100 hab.)	17.2	17.3	17.1	17.2	17.2
Red de fibra óptica (kilómetros)	199,600	212,200	243,513	305,753	Cifra no disponible
Poblaciones con servicio telefónico	55,353	55,353	55,353	55,353	55,353

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Cuadro N°. 14

Principales entidades federativas con mayor densidad de penetración⁴⁹ del servicio de telefonía fija

Entidad Federativa	Suscripciones de telefonía fija (P/c 100 hab.)
Distrito Federal	50.7
Nuevo León	31.3
Jalisco	23.5
Aguascalientes	22.2
Morelos	19.6

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

⁴⁹ La penetración es un término que se usa para hacer referencia al número de usuarios de algún servicio por cada cien habitantes.

Cuadro N°. 15

Principales entidades federativas con menor densidad de penetración del servicio de telefonía fija

Entidad Federativa	Suscripciones de telefonía fija (P/c 100 hab.)
Chiapas	4.7
Oaxaca	6.8
Tabasco	7.0
Campeche	8.4
Hidalgo	9.2

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

En México contamos con más de diez compañías que ofrecen el servicio de telefonía fija ya sea inalámbrica o alámbrica, sin embargo la mayor parte de los usuarios se encuentran concentrados en solo pocas compañías entre ellas las principales son Telmex, esta es la empresa que cuenta con la mayor cantidad de usuarios debido a la calidad y costos que ofrece en sus paquetes seguido de empresas como Maxcom, Megacable, Cablevisión y Axtel.

La telefonía móvil al igual que la telefonía fija es un servicio demandado por millones de usuarios e inclusive actualmente se demanda más por este servicio que por la telefonía móvil en las siguientes tablas se ofrecen los principales indicadores del servicio de telefonía móvil:

Cuadro N°. 16

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013
Empresas	15	15	15	15	15
Ciudades	472	493	494	496	496
Suscripciones (Miles)	83 219.1	91 383.5	94 583.3	100 727. 2	105 890. 4
Densidad de telefonía móvil (P/ c 100 hab.)	73.3	79.5	81.3	85.6	89.0
Minutos (Millones)	165 467.8	190 125.9	217 639. 5	257 662. 2	281 109. 0

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

Principales entidades con mayor y menor densidad de penetración de telefonía móvil.

Cuadro N°. 17

(Mayor densidad)

Entidad	Suscripciones de telefonía móvil (P/c 100 hab.)
Baja California Sur	115.1
Morelos	109.8
Distrito Federal	108.5
Tamaulipas	103.4
Colima	103.2

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

Cuadro N°. 18

(Menor densidad)

Entidad	Suscripciones de telefonía móvil (P/c 100 hab.)
Durango	44.6
Oaxaca	56.7
Chiapas	58.3
Guerrero	58.3
Tlaxcala	62.0

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

Entre las principales compañías que ofrecen este servicio se encuentran, Telefónica Movistar, Telcel, Iusacell y Nextel.

Hoy en día el uso del Internet ha sido una innovación tecnológica que avanza con gran fuerza debido a los servicios que a través de este medio se pueden llevar a cabo, aún falta mucho por hacer en este rubro si se consideran los altos costos a los que se ofrece este servicio, solo un poco más de la mitad de la población en México tiene acceso a este servicio, en la siguiente tabla se muestran algunos indicadores que muestran la situación actual de este servicio.

Cuadro N°. 19

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013
Usuarios de internet según lugar de acceso	28 439 250	34 871 724	40 605 959	47 240 175	51 161 000
- En el hogar	13 201 930	16 922 047	21 133 179	23 552 568	25 292 000
- Fuera del hogar	15 237 320	17 949 677	19 472 780	23 687 607	25 869 000
Acceso a internet de Banda Ancha (Suscripciones p/c 100 hab.)	8.57	12.45	17.2	20.91	24.3
Redes públicas de telecomunicaciones para los servicios de voz, datos y video	75	92	107	114	113
Sitios o espacios públicos con acceso a Banda Ancha	8 971	6 782	6 788	18 837	Cifra no disponible

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014

2.5. infraestructura carretera

El sistema carretero mexicano en un inicio se desarrolló para conectar a los grandes centros de la población, actualmente el interés es conectar a todo el país rompiendo con el aislamiento social que aún existe en algunas regiones para facilitar el intercambio comercial, en principio dentro del mercado nacional y después en el mercado internacional, desde la creación del sistema ferroviario estos dos subsectores han competido por abarcar una mayor red dentro del país.

La red carretera por los grandes kilómetros que abarca se ha convertido en el subsector de transportes más dinámico y más significativo, esto por su participación en la vida económica y social del país.

Después de que el Gobierno Federal no fue capaz de financiar la gran demanda de caminos en todos los niveles se implementan nuevas políticas a través de las cuales el financiamiento ya no queda en manos del sector público sino que también tiene cabida la iniciativa privada. La razón principal por la cual se abre paso al sector privado es porque la situación de las carreteras con las que contaba el país no satisfacían la demanda que cada vez está en aumento esto por un lado y por el otro la situación en la que se encontraban las carreteras no era la mejor ya que era necesaria la modernización y su mantenimiento.

A partir de 1989, dentro de la orientación de una mayor apertura para la participación de la iniciativa privada, se adopta una política de concesiones carreteras a grupos privados para que las construyan, las conserven y operen a cambio de una tarifa que garantice una lucratividad adecuada. El esquema despertó el interés de algunos grupos de inversionistas e inclusive de gobiernos estatales.⁵⁰

A pesar de las nuevas políticas los resultados no han sido los esperados incluso las principales obras concesionadas en su mayoría han sido regresadas al gobierno, esto quizás sea por las fuertes cantidades de inversión que implica ya sea incrementar la longitud de una carretera, incrementar un nuevo proyecto de creación o dar mantenimiento a una carretera ya establecida, el tipo y el costo juegan un papel importante dentro de este sector. E incluso el hecho de que actualmente los vehículos son de mayor carga y el uso por parte de los particulares es cada vez mayor.

No todo ha sido negativo ya que gracias a la iniciativa privada se ha hecho uso de tecnología más adecuada y eficiente y se ha mantenido una reducción de los gastos del aparato administrativo. De igual manera los usuarios se han visto en la posibilidad de elegir el servicio que ellos deseen y puedan pagar, en su mayoría son servicios de mayor calidad sin los defectos que normalmente se le atribuyen a la administración gubernamental.

Durante los últimos cinco años las inversiones en este sector tanto del sector público como del privado son las siguientes:

Cuadro N°. 20

Inversión anual (millones de pesos)

Periodo	2009	2010	2011	2012	2013
Inversión pública	49,428.1	59,761.2	62,566.5	62,225.7	74,408.5
Inversión privada	7,289.4	6,138.9	5,094.8	5,326.4	14,183.5

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

⁵⁰ Enrique Hernández Laos, *op. cit.*, p.21.

Como se observa en el cuadro N°. 20 la inversión por parte del sector privado a diferencia de otros subsectores es mínima, con lo cual se puede comprobar que a pesar de los intentos por atraer inversión privada al sector estos no han sido suficientes.

La red carretera nacional ha estado a cargo principalmente del Gobierno Federal, algunos tramos son libres, otros son de cuota, es decir el usuario tiene que pagar una cuota por el uso del servicio, las carreteras de cuota se encuentran en mejores condiciones que las libres y por lo regular se crean para acortar los tiempos de recorrido. La función principal de estas carreteras es comunicar a los grandes centros urbanos entre ellos o con las fronteras y puertos marítimos, a través de estas es en donde se registran los mayores números de transporte de pasajeros y mercancías

También existen las carreteras que están a cargo de cada Estado, las llamadas carreteras estatales en estas encontramos carreteras pavimentadas y revestidas, caminos rurales y brechas, la función de este tipo de carreteras es comunicar al Estado por esta razón es que se encuentran caminos revestidos, ya que el uso de estas es menor. El papel de estas carreteras es comunicar a las regiones e integrar las diversas áreas haciendo accesible el intercambio comercial de productos agrícolas y ganaderos y la movilidad de la sociedad.

El siguiente cuadro nos muestra la longitud de la red nacional carretera por tipo de camino, estado superficial y por carriles:

Cuadro N°. 21

Red Nacional Carretera	2009	2010	2011	2012
Total	366, 807	371,936	374,262	377,660
Por tipo de camino				
Federal	48,844	48,972	49,102	49,652
-Cuota	8,335	8,397	8,459	8,900
-Libre	40,509	40,575	40,643	40,752
Estatal	78,267	79,264	80,774	83,982
Rural	165,558	169,354	169,072	169,429
Brechas mejoradas	74,138	74,346	75,314	74,597
Por estado superficial				
Pavimentado	136,157	138,404	141,361	146,221
Revestimiento	147,714	150,404	148,782	145,576
Terracerías	8,798	8,782	8,805	11,266
Brechas mejoradas	74,138	74,346	75,314	74,597
Por carriles				
Dos carriles	124,185	125,764	128,320	131,722
Cuatro carriles o más carriles	11,972	12,640	13,041	14,499

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de Principales estadísticas del sector comunicaciones y transportes 2013, SCT, 2014.

Como se puede observar en la tabla no se ha tenido un fuerte incremento en la longitud de la red nacional carretera durante los últimos años, incluso aún existe un gran número de carreteras en terracería lo cual no es apropiado para un país que busca adentrarse más en el comercio internacional.

La red carretera nacional es de entre los diversos subsectores del transporte uno de los más importantes por su utilización esto debido a su gran extensión, ya que como se muestra en la imagen se extiende a lo largo de todo el país.

Los principales corredores carreteros de acuerdo a un estudio que llevo a cabo el Centro de Innovación en Logística y Comercio de México, (Instituto creado por el Tecnológico de Monterrey y el Tecnológico de Georgia) son los siguientes:

1. México-Guadalajara-Hermosillo-Nogales, con ramal a Tijuana

2. México, San Luis Potosí- Nuevo Laredo, con ramal a Piedras Negras
3. Querétaro-Aguascalientes-Zacatecas-Cd. Juárez
4. Acapulco-México
5. Puebla-Progreso
6. Mazatlán-Durango-Salttillo-Monterrey-Matamoros
7. Manzanillo-Guadalajara-San Luis Potosí-Tampico, con ramal a Lázaro Cárdenas
8. Acapulco-Puebla-Veracruz
9. Veracruz-Monterrey, con ramal a Matamoros
10. Transpeninsular de Baja California
11. Corredor de Altiplano
12. Puebla- Cd. Hidalgo
13. Circuito Transístmico
14. Circuito Turístico de la Península de Yucatán

A través de estos corredores se registra el mayor número de pasajeros y de mercancías, ya que estos corredores comunican a las capitales estatales, se conectan con los principales puertos marítimos y con los puentes fronterizos tanto del norte en Estados Unidos como del sur en Guatemala y Belice.

Capítulo 3

3. Perspectiva de la infraestructura de transportes y telecomunicaciones bajo la administración actual (2013-2015)

Al iniciar un nuevo sexenio, es responsabilidad del gobierno en turno dar a conocer sus objetivos para su país, el 1ero de diciembre del 2013 toma posesión Enrique Peña Nieto, el actual presidente en México.

El principal objetivo del Presidente es lograr que los mexicanos gocen de los derechos que se encuentran establecidos en la Constitución a nivel práctico, para esto se trabajará en cinco ejes fundamentales:

1. Hacer de México un país en paz
2. Lograr un México incluyente
3. Contar con educación de calidad para todos
4. Lograr que México prospere
5. Hacer de México un actor con responsabilidad global

Dentro de esos ejes tanto las telecomunicaciones como los medios de transporte son un sector relevante para lograr que esos objetivos se cumplan, así se ha demostrado a través del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 en el cual se dedica todo un apartado para describir el programa sectorial de comunicaciones y transportes del cual se desprende el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones que será analizado en el siguiente apartado.

México ha tenido una gran tarea desde hace ya algunos años en cuanto a este sector, ha pasado por reformas estructurales de acuerdo al sistema económico y social que se adopte.

Actualmente bajo una economía abierta los retos por enfrentar son grandes, la participación del capital privado en estos servicios como ya se demostró líneas arriba ha sido y seguirá siendo un hecho por su importancia como una nueva estrategia para que se tenga un desarrollo y crecimiento económico y social.

3.1. Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018

Invertir en infraestructura ha sido y debe seguir siendo una prioridad para los gobiernos de nuestro país, contar con infraestructura de alta calidad y eficiencia es necesaria ya que esta representa el mejor medio a través del cual se puede generar un desarrollo y crecimiento económico.

Desde hace ya algunos años dentro de las políticas de desarrollo, la infraestructura ha jugado un papel esencial ya que se ha demostrado que esta genera mayores tasas de crecimiento económico y mejora el bienestar social del país.

Por diversas razones, los países requieren ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con estándares tecnológicos internacionales, lograr niveles máximos de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura de los agentes económicos y las personas.⁵¹

La infraestructura es tema relevante, no solo a nivel nacional sino también a nivel internacional, si México desea ser un país competitivo debe de contar con cierto nivel de infraestructura.

Las redes de infraestructura actualmente representan el elemento vertebral de la estructura económica, si un país esta interconectado y dispone de todos los servicios básicos cada región estará apta para desarrollar ventajas competitivas hasta llegar a ser un país con una integración del sistema económico y territorial, si al interior se logra esa integración esto se puede ver reflejado en el exterior, ya

⁵¹ Patricio Rosas; Ricardo Sánchez, *op.cit.*, p.5.

que el país podrá colocarse en la economía mundial como un mercado fuerte y sólido.

Bajo estas circunstancias el gobierno en turno ha trabajado para que esto se vuelva una realidad, para eso se redactó el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, para saber por qué rumbo va el país en la idea de llegar a tener un sistema económico y territorial integrado que genere mayores tasas de crecimiento, un país más competitivo y un mejor bienestar social por un lado y por el otro para saber que tanto este sector contribuye con el cumplimiento del principal objetivo del presidente en turno y que tanto ayuda a cubrir los cinco ejes bajo los cuales se trabajara el objetivo.

La Presidencia de la República junto con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes; dependencia del gobierno que se encarga de promover sistemas de transportes y comunicaciones, eficientes y competitivos en el territorio mexicano, se han dado a la tarea de impulsar el desarrollo integral de la infraestructura principalmente en el sector de los transportes y telecomunicaciones reconociendo la importancia de este para que México crezca a su verdadero potencial.

De manera general los objetivos de esta administración son los siguientes:

1. Ampliación y conservación de la red carretera federal
2. La construcción y modernización de caminos, puentes, ferrocarriles, puertos y aeropuertos
3. El establecimiento de una rectoría de transporte que mejore la movilidad urbana, reduzca los tiempos de traslado, abata los costos logísticos y mejore la seguridad de los usuarios
4. Ampliar la cobertura social en telecomunicaciones

Una prioridad de este programa y que es necesario que se lleve a la práctica es impulsar el desarrollo equilibrado entre municipios, estados y regiones, como se ha visto en líneas arriba el tema de las desigualdades en el desarrollo territorial es un hecho, ya sea por la entrada de la “privatización funcional” la cual

ha contribuido a estas desigualdades a través de su inversión selectiva en proyectos de infraestructura o por el gobierno mismo en todos sus órdenes.

El cumplimiento de los objetivos anteriormente mencionados se llevaran a cabo bajo los siguientes enfoques: promover un desarrollo regional equilibrado, desarrollar una conectividad logística que disminuya los costos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado, mejorar la calidad de vida de los mexicanos con infraestructura de transportes, logística y comunicaciones rápidas, seguras y a menor costo.

De acuerdo a un estudio acerca de las condiciones de infraestructura física con las que cuenta el país, tomando en consideración los lugares que ocupa México en las evaluaciones de organismos internacionales sobre infraestructura física y bajo las propuestas por parte de los ciudadanos, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes presenta los siguientes compromisos y proyectos estratégicos:

- 1) En lo que respecta a carreteras y autopistas se tienen 149 proyectos, 34 son autopistas, 49 carreteras, 33 libramientos, 22 de entronques puentes y distribuidores, 9 de caminos rurales y alimentadores, 1 para la conservación carretera federal al 90% y 1 programa de caminos rurales.⁵²
- 2) En cuanto al sector ferroviario, 3 son para trenes de pasajeros, 6 son de transporte masivo, 1 para una terminal de autobuses, 4 nuevos tramos para trenes de carga, 2 libramientos y 3 proyectos de convivencia urbana.⁵³
- 3) Para la infraestructura portuaria 2 son para la construcción de nuevos puertos, 5 para ampliaciones, 1 para terminal de cruceros y 11 para

⁵²Programa de inversiones en infraestructura de transportes y telecomunicaciones 2013-2018, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México, 2013.

⁵³ *Ibidem*

terminales especializadas, 1 para una tarifa reducida y finalmente 1 para dar solución a la saturación del puerto de Veracruz.⁵⁴

- 4) Con respecto a los aeropuertos 19 son de modernización, 1 para fortalecer la conectividad, 1 para la conclusión del aeropuerto en construcción en Palenque y 1 para la construcción de un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México.⁵⁵
- 5) Por último en el rubro de comunicaciones 1 es para cerrar la brecha digital, 1 para el crecimiento de la red troncal, 1 para la instalación de la red compartida, 1 para banda ancha en 80 mil sitios y espacios públicos, 1 para el lanzamiento de un sistema satelital y finalmente 1 para la transición a la televisión digital terrestre.⁵⁶

En total se tiene 217 proyectos a realizar los cuales atenderán las necesidades de cada región y del país en general, esto es para lograr que México crezca a su verdadero potencial.

De acuerdo al Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, México requiere invertir 1,28 billones de pesos en este sector para alcanzar a ser el país que se tiene contemplado.

El gasto excesivo del gobierno como se ha venido desarrollando en anteriores apartados ha sido una de las principales causas por las cuales se ha tenido déficits que conllevan a las crisis, razón por la cual se ha dado apertura a la inversión privada, esta administración no será la excepción, se considera que si se trabaja en conjunto los resultados pueden ser mejores.

El trabajo en conjunto entre el gobierno y los diversos sectores de la sociedad es clave para el desarrollo de México. Por ello, es bienvenida la participación de la iniciativa privada en los proyectos de infraestructura y transporte. Esta administración será una aliada de las inversiones que contribuyan al crecimiento acelerado y sostenido de nuestra economía.⁵⁷

⁵⁴ *Ibidem*

⁵⁵ *Ibidem*

⁵⁶ *Ibidem*

⁵⁷ Programa de inversiones en Infraestructura de transportes y telecomunicaciones 2013-2018, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México, 2013, p.6.

Desde la entrada en marcha de este programa, los avances han sido significativos de acuerdo al cumplimiento de ciertos proyectos, algunos de ellos serán mencionados de manera general en los siguientes párrafos de acuerdo a cada sector, destacando los de mayor relevancia.

Sector carretero:

Las carreteras en su conjunto son un elemento indispensable y determinante para el crecimiento económico, la integración social y para la competitividad del país. El sector carretero desempeña un papel fundamental por los kilómetros que abarca; entre más se amplíe su cobertura y se mejore su estado físico los beneficios serán visibles, entre ellos está el hecho de que los tiempos de viaje se acortan, las regiones se pueden comunicar y llevar a cabo todo tipo de actividades, la seguridad y comodidad se incrementan, razón por la cual este subsector es el más dinámico y significativo, contar con un país que se encuentre conectado por caminos es la base para lograr la participación de la sociedad en la vida económica y para gozar de un bienestar social.

El transporte carretero permite la comunicación y el intercambio entre regiones y en México es el principal modo para el desplazamiento de pasajeros y bienes a través del territorio nacional, lo que lo convierte en un instrumento básico para la integración del espacio económico y social del país. Todos los sectores de la economía se ven beneficiados por el transporte carretero: el agrícola, el ganadero, el industrial, el comercial, el turístico y el energético.⁵⁸

Uno de los elementos más importantes de la red carretera son los 15 corredores carreteros⁵⁹, estos conforman la columna vertebral del sistema, conectan el Noroeste, Noreste, Centro-Occidente, Centro país y Sur-Sureste del país de ahí su importancia. “Estos corredores interconectan las cinco

⁵⁸ Arturo M. Monforte Ocampo, Conservación de carreteras federales libres de peaje, Academia de Ingenieros de México, 2008, p.4.

⁵⁹ Comprende: México - Nogales con ramal a Tijuana; México - Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras; Querétaro - Ciudad Juárez; Veracruz - Monterrey con ramal a Matamoros; México - Puebla - Progreso; Puebla - Oaxaca - Ciudad Hidalgo; Transpeninsular de Baja California (Tijuana - Cabo San Lucas); Peninsular de Yucatán (Villahermosa - Mérida - Cancún - Chetumal); Mazatlán - Matamoros; Manzanillo - Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo; circuito transistmico; México - Tuxpan; Acapulco - Veracruz; Altiplano (Atlatomulco - Veracruz) y del pacífico (Tepic - Salina Cruz).

mesorregiones en que se divide el país, además de proporcionar el acceso y comunicación permanente a las principales ciudades, fronteras, centros turísticos y puertos marítimos.”⁶⁰

Para modernizar, consolidar y concluir los ejes troncales transversales y longitudinales estratégicos que se encuentran dentro de esos 15 corredores, se han realizado algunos trabajos, entre ellos destaca la conclusión de la carretera Sonoyta-San Luis Río Colorado en el estado de Sonora, esta carretera es importante si se considera que es la única ruta de comunicación hacia el noroeste del país.

La carretera Sonoyta- San Luis Rio Colorado tiene una gran importancia en el noreste de país pues se ha convertido en la única arteria que conecta a Sonora con la Península de Baja California, permitiendo llegar a las ciudades de Mexicali y de Tijuana y, desde luego, al estado de Arizona en los Estados Unidos de Norteamérica.⁶¹

Esta carretera beneficiara a los habitantes de las regiones por las que pasa disminuyendo los tiempos de traslado, aumentando las oportunidades de emprender negocios con los estados vecinos, aumentando los lazos económicos con el país del norte e impulsando el turismo, sin duda alguna será el impulso que promueva el desarrollo del estado de Sonora y a su vez el de otros estados.

Después se tiene la red básica fuera de los corredores carreteros, esta es importante desde el momento en que son vías que comunican las capitales de los estados, las ciudades más importantes y a los cruces fronterizos.

En la red básica fuera de corredores carreteros, durante el periodo de septiembre de 2013 a julio de 2014, se realizaron trabajos en 514.9 kilómetros, con una inversión de 12,817.2 millones de pesos, de los cuales 487 kilómetros

⁶⁰Diseño y gestión de proyectos carreteros en asociaciones Público-Privadas, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2011, p. 21

⁶¹Jadir Gómez, “Modernización de la Carretera Sonoyta- San Luis Rio Colorado en Sonora”, [en línea] México, *Infraestructura y desarrollo en México*, sección “Destacados infraestructura carretera”, abril/mayo del 2014, Dirección URL: <http://revistainfraestructura.com.mx/modernizacion-de-la-carretera-sonoyta-san-luis-rio-colorado-en-sonora/>, [consulta: 17 de octubre del 2014].

corresponden a modernización de carreteras con una inversión de 8,445.1 millones de pesos.⁶²

No es cuestionable el hecho de que se le dé una mayor importancia a la modernización de carreteras si se considera que actualmente todo el país cuenta con una red carretera, el problema es el estado físico en el que se encuentra esta red, la falta de atención oportuna del deterioro de un camino trae consigo consecuencias para los usuarios lo que termina por traducirse en pérdidas económicas.

Se realizaron trabajos de modernización en los siguientes tramos: Viñedos Rivier-San Marcos, carretera Aguascalientes-Jalpa, Calvillo-Límites de estados Aguascalientes/Zacatecas, en el estado de Aguascalientes; Tecate-El Sauzal, tramo: Tecate-San Antonio de Las Minas, Tijuana-Tecate, en el estado de Baja California; carretera La Purisima-San Ignacio, en el estado de Baja California Sur; Cuatro Ciénegas-San Pedro; y ampliación de la carretera Zacatecas-Salttillo, modernización del Libramiento San Buenaventura-Estación Hermanas, en el estado de Coahuila.⁶³

Los trabajos arriba mencionados son solo algunos de las modernizaciones que se han llevado a cabo, las cuales contribuyen al desarrollo económico del país.

En el caso de construcción de nuevos tramos los esfuerzos son menores porque así lo va requiriendo el sistema, sin embargo estos no dejan de ser relevantes. “Para la construcción de carreteras, durante el periodo de septiembre de 2013 a julio de 2014, se realizaron trabajos en 27.9 kilómetros, con una inversión de 4,372 millones de pesos.”⁶⁴

Finalmente se tiene la red secundaria o la red de caminos rurales y alimentadores, como su nombre lo indica la influencia de estos caminos es regional o local, el objetivo principal de esta administración es modernizar y ampliar la actual red ya que brindar ese servicios es una obligación que tiene el

⁶² Jadir Gómez Arizmendi, “Infraestructura carretera”, 50 firmas de infraestructura más importantes en México, año 3, núm. 17, México, IDM Infraestructura y desarrollo en México, octubre-noviembre, 2014, p. 36.

⁶³ Presidencia de la República, Segundo Informe de Gobierno, México, 2014, p. 426.

⁶⁴ Jadir Gómez Arizmendi, *op. cit.*, p. 38.

gobierno derivada de un principio de justicia social, a través de estos se fomenta el acceso de bienes y servicios a la población rural lo que coadyuva a que todos gocen de los derechos que emana de la constitución y se logre combatir los desequilibrios y con ellos la integración regional del país que por años se ha intentado consolidar.

Y de acuerdo al Segundo Informe de Gobierno presentado “En el periodo septiembre del 2013 a julio de 2014, se construyeron, modernizaron, conservaron y reconstruyeron 13, 225.9 kilómetros de caminos rurales y alimentadoras, con una inversión de 17,837.8 millones de pesos.”⁶⁵ Con los trabajos hasta ahora realizados se muestra el interés por apoyar el desarrollo equilibrado regional, sin duda alguna las inversiones en este subsector son económicamente rentables para toda la sociedad.

Algunos de los proyectos realizados hasta el momento son los siguientes:

La SCT refiere que en Coahuila se amplió en 40 kilómetros la carretera San Pedro-Cuatrociénegas y se renovaron 142 kilómetros del pavimento, se realizaron obras de drenaje, cunetas y nuevos señalamientos. Precisa que en Morelos se reencarpetó la carretera Santa Bárbara-Izúcar de Matamoros, tramo Chalco-Cuauhtla con una inversión de 62.15 millones de pesos para la rehabilitación de 32.9 kilómetros. Refiere que en Guanajuato se pavimentó, con concreto hidráulico estampado, la carretera de La Valenciana a Mineral de la Luz, con una inversión de 122.9 millones de pesos en una longitud de 16.6 kilómetros, para fortalecer la actividad turística de la zona. La dependencia subraya que en Quintana Roo se construyeron 300 kilómetros de 39 caminos rurales y sacacosechas, con una inversión de 445.6 millones de pesos, con lo que se posibilita el desarrollo del sector agrícola en la entidad que impulsa el crecimiento económico de los municipios.⁶⁶

La importancia de esos proyectos y de otros ya concluidos es que agilizan el tránsito de personas y mercancías, fortalecen la actividad turística y comercial y mejora el desarrollo social y económico de los estados en donde se han realizado las obras.

⁶⁵ Presidencia de la República, *op. cit.*, p. 427.

⁶⁶ s/a , “ SCT cumple con 14 compromisos presidenciales”, [en línea], *El Economista* , 28 de julio del 2014, Dirección URL: http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/07/28/sct-cumple-14-compromisos-presidenciales?cx_relacionadas=Nota01, [consulta: 6 de noviembre del 2014].

La red secundaria quizás es el elemento principal dentro de la estructura carretera, acercar a las comunidades más alejadas a través de la construcción y modernización de caminos rurales es una obligación del gobierno tanto federal como estatal, la coordinación entre ambos es indispensable para impulsar el desarrollo de esta, invertir en este tipo de red carretera es sin duda uno de los principales ejes de inversión para impulsar al sector carretero.

Es importante mencionar que las obras que se han llevado a cabo han beneficiado a la población, no solo mejorando la infraestructura carretera con la que cuentan sino también han impulsado el empleo esto principalmente en áreas marginadas del país a través del Programa de Empleo Temporal (PET), un programa a través del cual los beneficiarios se encargan de la construcción y mantenimiento de caminos rurales y carreteras. “De acuerdo con la SCT, el programa de Empleo Temporal tiene una bolsa estimada de 1466 millones de pesos para destinarse a dichas acciones en las 32 entidades federativas, de las que cinco tienen los mayores presupuestos: Oaxaca, Chiapas, estado de México, Puebla, Veracruz e Hidalgo.”⁶⁷

Tomar en cuenta el esfuerzo que implica atender la situación de la red secundaria y aún más las estrategias implementadas para su construcción, mantenimiento o modernización es necesario, ya que con la implementación de programas como el mencionado líneas arriba, se le brinda la oportunidad a un gran número de personas de acuerdo a cada proyecto para tener un trabajo de manera temporal sin la necesidad de salir fuera de sus regiones correspondientes e impulsando el desarrollo de estas, que finalmente representa beneficios para ellos.

Si bien el gobierno federal destina importantes sumas de recursos para el desarrollo de infraestructura carretera, la participación privada ha sido y seguirá siendo relevante para el financiamiento de proyectos carreteros, actualmente se

⁶⁷ Daniel Aguilar, “Destinan 88 mdp para empleo temporal en Chiapas”, [en línea], México, *Cuarto Poder tu diario vivir*, 22 de septiembre del 2014, Dirección URL: <http://www.cuartopoder.mx/destinan-88-mdp-para-empleo-temporal-en-chiapas/>, [consulta: 24 de octubre del 2013].

está trabajando bajo nuevos esquemas de financiamiento para atraer inversión en carreteras, los modelos bajo los cuales se tiene una participación privada son:

Esquemas de Concesiones⁶⁸, de Proyectos de Prestación de Servicios⁶⁹, Aprovechamientos de Activos Carreteros⁷⁰ entre otros.

El objetivo de esos modelos es principalmente desarrollar la infraestructura incrementando los montos de inversión, abriendo espacios para la participación de la iniciativa privada, con servicios de calidad que aumentan la eficiencia y productividad de los mismos y de igual manera se busca optimizar la operación y mantenimiento de carreteras concesionadas.

Bajo el esquema de Proyectos de Prestación de Servicios se puede mencionar un proyecto que está siendo y será a futuro importante para el país:

En el mes de agosto del año en curso se concluyeron los trabajos del último tramo de la autopista México-Tuxpan, después de 20 años de haber iniciado su construcción, esta obra es sin duda significativa ya que convierte a Tuxpan en el puerto más cercano a la capital de la República y de la región centro del país. “Peña Nieto dijo que con la carretera, que comprende más de 280 kilómetros, los usuarios podrán trasladarse del puerto de Tuxpan, en Veracruz, al Valle de México en un promedio de dos horas 45 minutos, cuando antes se hacían entre seis y siete horas.”⁷¹

⁶⁸ Bajo el esquema de concesiones el gobierno otorga un proyecto carretero mediante una licitación pública a aquel licitante que solicite el menor apoyo económico por parte del gobierno, en principio este efectúa una aportación inicial con recursos públicos, el plazo por el cual se otorga esa concesión es el permitido por la ley.

⁶⁹ Los proyectos de Prestación de Servicios son un esquema más de inversión que pertenecen a las asociaciones público-privado, estos sirven para desarrollar proyectos de infraestructura productiva a largo plazo, ampliando la infraestructura con la que cuenta el país, en estos proyectos el gobierno mantiene la responsabilidad directa de la provisión del servicio público, para la realización de estos proyectos se hace la celebración de un contrato de servicios de largo plazo entre una entidad o dependencia y un inversionista proveedor.

⁷⁰ El aprovechamiento de activos carreteros ha sido una forma de garantizar el financiamiento para la infraestructura de alta rentabilidad social por parte del gobierno, a través de esto los concesionarios se ven obligados a ser más eficientes y aumentar su capacidad si quieren aumentar sus ingresos.

⁷¹ “Inaugura Peña autopista México-Tuxpan”, periódico *Milenio*, año 2014, sección “Política”, México, 17 de septiembre, 2014, p. 12.

Por otro lado esa nueva autopista significa mayores oportunidades de desarrollo para aquellas zonas que estaban aisladas y una mayor generación de empleos tanto indirectos como directos.

La siguiente obra corresponde a los avances que se han hecho a través de esquemas de concesiones:

- La autopista Durango-Mazatlán, la cual fue entregada el 17 de octubre del 2013 después de 13 años de construcción. “La autopista Durango-Mazatlán consta de 230 kilómetros a través de la Sierra Madre Occidental, en Durango y Sinaloa. La obra fue edificada durante los sexenios de los panistas Vicente Fox y Felipe Calderón, e inaugurada por el priísta Enrique Peña Nieto, en octubre de 2013.”⁷²

Entre los principales beneficios de esta obra se espera que Mazatlán se convierta en un centro turístico atractivo sino es que en el más importante del Pacífico-Norte, mejorando la conectividad entre la zona comercial e industrial del norte del país con el Pacífico mexicano y con otros países atrayendo inversiones productivas de Asia, Europa y Norteamérica y finalmente la reducción de los tiempos de viaje.

Bajo el esquema de aprovechamiento de activos:

- “La obra que ya arrancará con sus trabajos es la Autopista Siglo XXI, que conectará Morelos con Guerrero. Los trabajos iniciarán la primera semana de marzo por parte de Pinfra, Aldesa y GBM. La inversión será de 1,874 mdp. Se espera que sea concluida en dos años.”⁷³

Esta nueva autopista contará con cámaras y fibra óptica, ahorrará tiempos y costos de recorridos, incrementará la seguridad, comodidad y rapidez en los

⁷² Gabriela Gallegos, “Tras 13 años de construcción, la Durango-Mazatlán, llena de baches”, [en línea], *El Financiero*, 04 de noviembre del 2014, Dirección URL: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/carretera-durango-mazatlan-se-llena-de-baches-en-un-ano.html>, [consulta: 6 de noviembre del 2014]

⁷³ Javier Rodríguez C., “La SCT tiene en puerta 25 proyectos de APP carreteras”, [en línea], *Obrasweb*, 12 de febrero del 2014, Dirección URL: <http://www.obrasweb.mx/construccion/2014/02/12/la-sct-tiene-en-puerta-25-proyectos-de-app-carreteras>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

traslados y sobre todo beneficiará a los sectores económicos regionales principalmente al sector agrícola y el turístico.

Los tres modelos arriba mencionados son indispensables en el momento en el que aumentan la inversión en la infraestructura carretera del país, pero para que estos modelos generen beneficios se requiere de fuertes instituciones que vigilen el cumplimiento y desarrollo de cada proyecto, ya que en su mayoría a pesar de la conclusión de ciertas obras, cabe destacar el tiempo que tardaron para su conclusión y la situación física actual en la que se encuentran algunas.

Con la finalidad de hacer que México crezca a su verdadero potencial a través de su infraestructura, se han realizado obras carreteras de conexión y acceso a nodos logísticos ejemplo de ello es el avance en la construcción del Libramiento Ferroviario Matamoros-Brownsville y la parte mexicana del nuevo puente Ferroviario Internacional, en Tamaulipas, este será el primer cruce de trenes entre México y Estados Unidos en más de un siglo.

De igual manera se trabaja para que se garantice una mayor seguridad en las vías de comunicación, mejorando las condiciones físicas de la red; implementando Contratos Plurianuales de Conservación de Carreteras y Sistemas Inteligentes de Transporte⁷⁴.

También se han llevado a cabo acciones para hacer más competitivo el mercado de transporte y disminuir los costos de operación todo esto contribuye al desarrollo económico y social de México.

Por otro lado se han evaluado las condiciones físicas de la red federal de cuota, es decir calificando la superficie de rodamiento, el cuerpo de camino, el señalamiento horizontal y vertical, el derecho de vía y el drenaje, se ha promovido el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte para mejorar la seguridad y agilizar el movimiento de carga y pasajeros.

⁷⁴ Son el conjunto de sistemas tecnológicos de comunicación y detección, que se instalan a lo largo de las carreteras, constan de cámaras, teléfonos de emergencia, de estaciones meteorológicas, pasaje dinámico, telepeaje y tableros de mensajes variables, entre otros, todo esto derivado de sus siglas en inglés: Intelligent Tutoring System.

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE); un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, encargado de administrar y explotar a través de concesiones caminos y puentes federales a cargo del organismo, ha instrumentado y ejecutado un programa de trabajo basado en cinco pilares de acción que se derivan de un programa dirigido por Naciones Unidas para fomentar la seguridad vial en diversos países, nombrado: “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”, con el fin de lograr reducir la accidentalidad y su severidad, entre las principales acciones están el hacer auditorías de seguridad vial, atención en puntos con altos índices de accidentes, coordinación con la Policía Federal en el patrullaje de autopistas, señalización, iluminación en túneles, capacitación a los servicios médicos para la atención de accidentes entre otras.

Como resultado de las diferentes acciones implementadas para mejorar la seguridad vial se ha reducido el índice de siniestralidad.

Por otro lado se continua trabajando para la modernización tecnológica en algunas autopistas en las cuales se han instalado una infraestructura basada en fibra óptica, Sistemas Inteligentes de Transportes y la renovación del equipo de peaje; con esto se tiene la detención del tiempo real de eventos en las autopistas.

Por último en relación al Sistema de Telepeaje y Medios Electrónicos de Pago se ha dado un paso a la modernización y eficiencia al proponer el uso de una sola tarjeta de pago en carreteras de cuota que en su mayoría están bajo la administración de CAPUFE, los beneficios de este nuevo sistema serán el agilizar los cruces en las casetas evitando las filas e incluso garantizar el cobro exacto y transparente de los recorridos al hacer uso de equipos de alta calidad para lecturas eficientes.

Al momento de elaborar los planes para la realización de cualquier proyecto carretero es necesario que se haga una evaluación contemplando principalmente:

- Las necesidades de la sociedad tanto en el presente como a futuro, hay que tener presente que los proyectos de infraestructura son proyectos con visión a largo plazo.
- Las tendencias demográficas, no es lo mismo crear carreteras en donde se tiene una población de 500 habitantes que en donde se tienen 2000 habitantes.
- Las desigualdades regionales, esto es de suma importancia si se quiere lograr una integración tanto económica como regional del país.
- Las vocaciones económicas, ya que de esa manera cada región podrá desarrollar las actividades en donde sea más competitiva.
- La conectividad internacional, contar con los medios para estar conectados con el exterior actualmente es tan importante como lo es al interior del país.

De acuerdo a los trabajos hasta el momento realizado se han tomado en cuenta los puntos arriba mencionados, si se continua impulsando el desarrollo de la infraestructura carretera todos podremos gozar de un país comunicado. Algunos de los beneficios se espera que sean: “Disminución de costos y tiempos en el traslado de personas y bienes a través de la construcción y modernización de 17 mil km de autopistas, carreteras y caminos rurales que conectan las 32 entidades federativas y las ubicaciones estratégicas de un nuevo Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.”⁷⁵

Sector ferroviario y transporte masivo de pasajeros:

En la presente administración se está trabajando para que mejore la movilidad del país a través del transporte ferroviario y multimodal, se pretende la construcción de una moderna red ferroviaria esto con el fin de mejorar el traslado de personas y bienes por todo el país, evitar el uso del autotransporte masivo el

⁷⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Programa de Inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones 2013-2018, Ciudad de México, 2013, p. 45.

cual trae consigo congestión vehicular, daños ambientales, siniestralidad, tiempo perdido, entre otros efectos negativos.

Para la realización de los proyectos se trabaja en estrecha colaboración con los gobiernos locales y con el sector privado principalmente.

En México se ha emprendido un ambicioso programa de inversiones para el transporte masivo de personas que compone tres trenes interurbanos de alta velocidad con la más moderna tecnología: el tren México-Toluca que inició su construcción el pasado 7 de julio, el Tren de alta velocidad México-Querétaro que permitirá un enlace entre la capital del país y la ciudad de Querétaro en 58 minutos, el cual se encuentra en licitación y el Tren Transpeninsular que se constituirá como un eje de conectividad entre los estados de Yucatán y Quintana Roo. Suman entre todos cerca de 600 kilómetros de nuevas vías férreas.⁷⁶

Por otro lado también se tienen proyectos de sistemas tipo metro con los cuales la administración en turno espera que el Sistema de Transporte Colectivo en la ciudad de México tenga un crecimiento y con ello se vean beneficiados una gran cantidad de usuarios, mejorando la calidad de vida de estos, acortando los tiempos de recorrido y mejorando su seguridad.

En su mensaje en Palacio Nacional, dio a conocer la extensión de la línea 4 del Metro, de la actual terminal Martín Carrera hacia Ecatepec, así como de la Línea A de la terminal La Paz a Chalco, en el estado de México. Además, se ampliará la Línea 9 de la terminal Tacubaya a Observatorio y la 12 de la actual terminal Mixcoac a Observatorio, donde se prevé llegue el tren México-Toluca, el cual inició su construcción en junio pasado.⁷⁷

Estos proyectos son necesarios si se valora el número de usuarios que hacen uso de este servicio, de julio a septiembre del 2014 se registró un número de afluencia de 412, 760, 848 usuarios⁷⁸, las distancias que recorren cada una de las líneas, el costo del servicio ya que es un transporte económico y sobre todo es un medio que no contamina.

⁷⁶ Jadir Gómez Arizmendi, *op. cit.*, p. 73.

⁷⁷ Notimex/La Razón Online, "EPN anuncia extensión de cuatro líneas del Metro", [en línea], *La Razón de México.com.mx*, Dirección URL: <http://razon.com.mx/spip.php?article227792&tipo=especial>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

⁷⁸ Cifras correspondientes a la afluencia de estación por línea 2014 del Sistema de Transporte Colectivo.

De igual manera se ampliarán el Metro de Monterrey y se implementarán trenes eléctricos en Mérida, Monterrey, Tijuana y Guadalajara como parte de los proyectos para impulsar el transporte ferroviario y multimodal.

En cuanto a los trenes de carga se estima la conclusión de 12 proyectos, el objetivo es que el Sistema Ferroviario Nacional eleve los índices de movilidad de carga, con un sistema de mayor velocidad, de mayor capacidad y con mayor seguridad, se quiere promover la competencia, desarrollar mayor infraestructura en tramos de doble vía y libramientos así como la modernización del sector, esto principalmente en los cruces fronterizos para impulsar el comercio con sus países vecinos tanto en el norte como en el sur.

Con recursos públicos se ha promovido la construcción de nuevos tramos ferroviarios, nuevos libramientos, acortamientos y relocalización de vías férreas para conectar nodos del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

La intervención por parte del sector privado en este sector desde hace ya algunos años ha venido siendo de grandes sumas, se espera que continúe de igual manera, para ello se han implementado las condiciones para atraer esa inversión que se requiere para el cumplimiento de algunos proyectos.

Cabe destacar que con el fin de vigilar la realización de los proyectos ferroviarios se han llevado a cabo verificaciones en las áreas de infraestructura, operación, talleres, obras de construcción, equipo y servicios auxiliares de las empresas concesionaras asignatarias y permisionarias.

Para continuar con la expansión del sistema ferroviario, su modernización y mantenimiento se requiere de fuertes inversiones las cuales no puede cubrir solo el sector público, razón por la cual es una oportunidad para el capital privado como lo ha venido siendo desde que en 1997 y 1999 que se llevó a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México.

Con respecto al tema de seguridad el principal objetivo es reducir el índice de accidentes promoviendo un programa integral de seguridad estratégica

ferroviaria que se deriva del Programa de Convivencia Urbano-Ferroviaria y el Programa de Seguridad Ferroviaria.

Ambos programas contemplan la implementación de sistemas de seguridad, comunicación y señalización, la construcción de pasos a desnivel e incluso se está certificando la normatividad física y técnica del personal que opera el sistema ferroviario.

Transporte urbano masivo:

Con el objetivo de mejorar la movilidad en las ciudades a través de un transporte que sea sustentable, eficiente, seguro, rentable y moderno, el Gobierno de la República con colaboración con los gobiernos locales y el sector privado han invertido en proyectos como los de BRT (Autobuses de Transito Rápido) en estados como Monterrey, Estado de México, Chihuahua y Puebla.

Por otro lado también se está impulsando el uso de otros medios de transporte masivo que cumplen con las características arriba mencionadas como lo es el uso de bicicletas.

En materia de autotransporte federal se espera un aumento en el movimiento de carga y pasajeros a través de la ampliación y modernización de este sector, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y Nacional Financiera S.N.C. (NAFIN) han trabajado bajo esquemas de financiamiento orientados a beneficiar a transportistas a fin de incentivar el ciclo de renovación de la flota, hasta la fecha esto ha beneficiado a 824 empresas transportistas y 1,874 unidades.⁷⁹

Algo que es de suma importancia resaltar es el hecho de que la presente administración busca impulsar la penetración de los servicios de autotransporte federal mexicanos en los mercados extranjeros y fortalecer las relaciones en la materia con sus socios comerciales en el Norte y Sur.

⁷⁹ Presidencia de la República, Segundo informe de Gobierno, México, 2014.

En los últimos meses del año en curso el total de cruces hacia el norte ha incrementado, en lo que respecta a la frontera Sur dentro del marco del Memorándum de Entendimiento suscrito con Guatemala.

Se ha trabajado para regular la operación de los servicios de autotransporte internacional entre México y algunos países de América Latina, esto por un lado y por el otro se ha llevado a cabo la discusión y análisis de las normas sobre peso, dimensiones, condiciones físico- mecánicas de los vehículos de autotransporte que circulan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Entre los principales organismos que atienden este sector están el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), dependencia del Gobierno de México que apoya en la construcción, diseño, planeación y transferencia de proyectos de infraestructura con impacto social o rentabilidad económica, en los que tiene participación el sector privado. El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), una institución que funciona como banca de desarrollo, la cual se encarga de financiar proyectos o servicios relacionados con infraestructura ya sea al sector público o privado, se considera una empresa pública bajo una participación estatal mayoritaria, el Banco Mundial, que también funciona como financiador de proyectos y la Secretaria de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU) una dependencia del gobierno mexicano que se encarga de planear y ejecutar políticas públicas que impulsan el desarrollo nacional y sectorial.

Sector marítimo-portuario

Sin duda alguna este medio de transporte es el más dinámico, se espera que para los próximos años lo sea aún más, la meta para la presente administración es duplicar nuestra capacidad portuaria, teniendo puertos modernos, eficientes y con tecnología de punta.

La proyección de México al mundo está siendo un hecho y sin duda esto es un beneficio para el país, ya que será un destino que atraiga más inversión y para lograr asegurar inversiones requieren contar con puertos más dinámicos, más

amplios y sobre todo modernos para exportar la producción nacional a diversos países.

A diferencia de los demás sectores en este la inversión privada es tan relevante como la pública ya que la inversión pública es por muy poco mayor a la privada.

Es indispensable que el país cuente con puertos marítimos estratégicos de clase internacional para que realmente se aproveche la ubicación geográfica, los tratados de libre comercio con los que cuenta y para que crezca a su verdadero potencial impulsando las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno, ya que a través de esto se tendrá un país conectado con los puertos y el país aumentará su vocación comercial y productiva posicionándonos a nivel internacional como una potencia portuaria.

“Al cierre del año se prevé un crecimiento en el movimiento de carga vía marítima y aérea del 4.0%, gracias a los nuevos tratados de libre comercio con otras naciones, por lo que es necesario una inversión que logre poner a nivel mundial la competitividad de los puertos nacionales.”⁸⁰ Los principales puertos a los que se le debe de dar atención son: Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz para aumentar su logística de carga.

“Peña Nieto refirió que en la actualidad se mueven en los puertos del país, 280 millones de toneladas al año; sin embargo, con la modernización del puerto de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira, entre otros, se estima elevar este nivel a 500 millones de toneladas.”⁸¹

De acuerdo a lo arriba citado se desarrollarán dos sistemas portuarios integrales en el Golfo de México y el Caribe y en el Pacífico los cuales tienen como base 28 proyectos.

⁸⁰“El sector de carga crecerá 4% AMANAC”, *Forum noticias del sector*, núm. 90, México, Real Estate Market & Lifestyle, 2013, p. 207.

⁸¹s/a, “Enrique Peña Nieto prevé la construcción de 46 carreteras”, [en línea], México, *El Economista*, 06 de noviembre del 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/08/05/enrique-pena-nieto-preve-construccion-46-carreteras>, [consulta: 06 de noviembre del 2014].

En el Golfo de México algunos proyectos importantes por realizar son la ampliación y modernización del Puerto de Tuxpan como ya se mencionó en líneas anteriores con la nueva autopista México-Tuxpan, este puerto se convierte en el más cercano a la Ciudad de México razón por la cual se está construyendo una nueva terminal para el manejo de contenedores y carga general transformándolo en un puerto comercial y no solo petrolero.

“Con ello, Tuxpan se convierte en el puerto marítimo más cercano al Valle de México, con lo que autoridades estiman un crecimiento potencial en la actividad comercial.”⁸² Sin duda alguna esto beneficiara a diversos sectores, se prevé un incremento en los intercambios turísticos y comerciales, este puerto le dará competitividad a México en materia de comercio exterior por su ubicación estratégica.

Siguiendo con algunos de los proyectos para el Pacífico esta la construcción de la Terminal de Granel Agrícola y la Terminal de Usos Múltiples en el Puerto Lázaro Cárdenas con esto este se consolidará como puerto comercial y de clase internacional.

En el puerto de Guaymas como parte del proyecto “Modernizar el Puerto de Guaymas” se concluyó la primer etapa del dragado y se inició la gestión para llevar a cabo el relleno de seis hectáreas para la construcción de una terminal de mineral esto para atender la demanda de exportación de granel mineral a Asia. “Más de 650 millones de pesos destinará el Gobierno Federal a Guaymas en el 2015, para continuar con el proyecto de expansión del Puerto.”⁸³

Es importante señalar que tanto el sector portuario como el sector carretero y el ferroviario están estrechamente relacionados ya que se complementan siendo

⁸² s/a, “Tuxpan sería eje portuario de los más importantes del Golfo”, [en línea], México, *El Universal Veracruz*, 4 de agosto del 2014, Dirección URL: <http://www.eluniversalveracruz.com.mx/ desarrollo-sociedad/2014/tuxpan-seria-eje-portuario-de-los-mas-importantes-del-golfo--20690.html>, [consulta:25 de octubre del 2014].

⁸³ Yesicka Ojeda, “Destinarán 650 mdp a expansión del puerto de Guaymas”, [en línea], *El Imparcial.com*, 3 de noviembre del 2014, Dirección URL: <http://www.elimparcial.com/EdicionEnLinea/Notas/Sonora/03112014/905426-Destinaran-650-mdp-a-expansion-del-puerto-de-Guaymas.html>, [consulta: 8 de noviembre del 2014].

verdaderos nodos logísticos, lo cual es necesario para que se logre la integración regional que se espera.

Se ha trabajado para generar las condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, lo cual contribuye al crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación de la economía y del comercio exterior, incluso para el crecimiento de la carga comercial se requiere de una infraestructura y equipamiento modernos.

El 9 de diciembre de 2013 se reformó la Ley Aduanera la cual establece un nuevo procedimiento para efectuar el despacho aduanero de mercancías empleando nuevas tecnologías de la información (utilizando sellos digitales y la FIEL sustituyendo documentos físicos) esto hace más seguro, simple y económico el trámite aduanero, por otro lado se aprobó la incorporación de herramientas de análisis de riesgo y tecnologías de inspección no intrusiva lo que le permite a las autoridades ser más eficientes y asertivas en las revisiones de los medios de transporte, mercancías y contenedores sin la necesidad de descargarlos; de igual manera incrementa la eficiencia en el movimiento de entradas y salidas de carga en los puertos.

En materia de seguridad se han realizado operativos de seguridad marítima a nivel nacional durante periodos vacacionales y época de huracanes, y se han llevado a cabo operativos especiales de vigilancia y prevención sobre las actividades de los puertos y vías navegables, incluso se está velando por la seguridad y cuidado del ecosistema marino utilizando sistemas como los de mallas.

Otra finalidad de la presente administración es impulsar la marina mercante mexicana para esto se sigue trabajando en el anteproyecto “Ley para el Fortalecimiento de la Marina Mercante y la Industria de la Construcción Naval Mexicanas”, en junio del 2014 el Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (FONDEMAR), el cual fue creado por la Coordinación General de Puerto y Marina Mercante perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes, ha otorgado créditos autorizados por parte del banco BANCOMEXT a la empresa Naviera Integral, S.A. de C.V. para la construcción de dos embarcaciones abastecedoras las cuales serán abanderadas y matriculadas como mexicanas.

Otro impulso a esto es incrementar la formación de nuevos profesionales para satisfacer la demanda del sector, el Sistema Nacional de Educación Náutica está formado por tres escuelas náuticas y un centro de entrenamiento, de 2012 a 2014 se ha duplicado la matrícula en ellas, dándoles prioridad a ingenieros, pilotos, capitanes y marinos mercantes. Sin embargo a pesar de este nuevo impulso antes de buscar incrementar la formación de profesionistas en este ámbito se debe pensar en tener una verdadera marina mercante mexicana, en donde se necesiten profesionistas que formen parte del mecanismo para que funcione la logística marítima.

Por último se continúa fomentando el desarrollo de cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, esto para contrarrestar el uso de tránsito de mercancías por la vía terrestre y de igual manera para consolidar el mercado interno.

Sector aeroportuario:

Un porcentaje importante de mercancías se mueve por todo el mundo a través de la vía aérea formando parte esencial en el sistema logístico mundial por el tipo de industrias a las que favorece y por el valor de mercancías que transporta, así mismo bajo el proceso de la globalización de las economías tanto el tema de la carga aérea como el de transporte de pasajeros debe de ser prioridad como una estrategia para el desarrollo de la infraestructura física en el país.

Sin duda alguna los problemas de tráfico aéreo en algunos estados como lo es la ciudad de México, los servicios aéreos, los costos, la frecuencia del transporte aéreo, las interconexiones regionales, contar con equipos especializados para la carga y descarga de mercancías y lugares de almacenaje

son solo algunas de las limitaciones que desde el 2013 hasta el 2018 se intentarán resolver.

A pesar de que México actualmente cuenta con 76 aeropuertos, solo algunos de ellos concentran la mayor cantidad de usuarios y de carga, en su mayoría no cuentan con la infraestructura adecuada para atender la demanda de pasajeros y mercancías a transportar, entre ellos tenemos el aeropuerto de la Ciudad de México, Monterrey, Cancún, Guadalajara, Toluca y Tijuana, aeropuertos que por su posición son estratégicos y de mayor uso.

El Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones (2013-2018) tiene programada una inversión de 35,236 millones de pesos para la modernización y ampliación de aeropuertos en servicio y para la conclusión de los que están en proceso de construcción como es el aeropuerto de Palenque.

Un proyecto relevante es el dar solución definitiva al crecimiento a corto y largo plazo de la demanda de servicios aeroportuarios en la Ciudad de México, incrementando la capacidad de transporte de carga aérea. Esta nueva obra contribuirá al desarrollo económico y social de la Ciudad de México y por otro lado motivará el surgimiento de un nuevo polo generador de empleos tanto para mexicanos como para extranjeros, de nuevas oportunidades para la sociedad y una derrama económica.

La ampliación del aeropuerto de la Ciudad de México, al igual que otros proyectos requiere de una visión integral y de un plan a largo plazo que realmente garantice un impacto en la competitividad de la logística del país.

Para el desarrollo del proyecto del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hay intención de favorecer a empresas mexicanas, pero se debe reconocer que se requiere de la conformación de consorcios de firmas locales con extranjeras que tengan experiencia en la construcción de aeródromos

para más de 30 millones de pasajeros, dijo Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes.⁸⁴

Es cierto que es una necesidad que el gobierno asigne recursos públicos a este sector, sin embargo resulta indispensable impulsar a través de reformas un mayor financiamiento de la inversión en infraestructura que provenga del sector privado para poder seleccionar las mejores alternativas en la realización de cada proyecto en puerta y como se menciona arriba para que México cuente con empresas extranjeras que garanticen reducir el rezago de competitividad que presenta el país, brindando la implementación de equipo especializado para atender cada necesidad principalmente en cuanto a la carga.

“Existe una profunda relación entre desarrollo económico, comercio y transporte. Se estima que este medio de transporte podría hasta triplicarse durante los próximos 10 años, principalmente para transportar autopartes y componentes electrónicos en caso de contar con la infraestructura adecuada.”⁸⁵

Para lograr que el país cuente con un Sistema Nacional Aeroportuario moderno y que cubra las demandas de la sociedad, la participación privada es bienvenida se tiene programada una inversión privada de 2,343.9 millones de pesos⁸⁶ por parte de los siguientes grupos aeroportuarios: Grupo Aeroportuario del Sureste, Grupo Aeroportuario del Centro-Norte y Grupo Aeroportuario del Pacífico⁸⁷, los cuales han realizado obras en Cancún, San José del Cabo, Tijuana, Torreón y Mazatlán.

⁸⁴ José de Jesús Guadarrama, “Reforma a la Ley de Obras Públicas acelerará la infraestructura”, [en línea], México, *Dinero en Imagen*, Dirección URL: <http://www.dineroenimagen.com/2014-11-05/45890>, [consulta:10 de noviembre del 2014].

⁸⁵ Sergio A. Ruiz Olmedo, “Limitaciones de la carga aérea en México”, *Énfasis Logística*, núm. 162, México, Agosto 2014, p.14.

⁸⁶ Cifras correspondiente al Segundo Informe de Gobierno

⁸⁷ Cada uno de estos grupos tienen a su cargo ciertos aeropuertos, el Grupo Aeroportuario de Sureste (ASUR) tiene los de Cancún, Veracruz, Cozumel, Villahermosa, Oaxaca, Tapachula, Minatitlán, Huatulco y Mérida, el Grupo Aeroportuario Centro-Norte (OMA) se hace cargo de los aeropuertos de Zacatecas, Torreón, Zihuatanejo, San Luis Potosí, Mazatlán, Monterrey, Culiacán, Durango, Ciudad Juárez, Tampico, Acapulco, Chihuahua y Reynosa, por su parte el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) tiene los aeropuertos de Morelia, Tijuana, San José del Cabo, Puerto Vallarta, Manzanillo, Hermosillo, La Paz, Mexicali, El Bajío, Aguascalientes, Los Mochis y Guadalajara.

Otros organismos que han intervenido para atender los objetivos arriba mencionados son: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, un organismo descentralizado del Gobierno Federal que opera administra y construye aeropuertos; la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que pertenece a la SCT encargada del correcto funcionamiento del transporte aéreo y la Organización de Aviación Civil Internacional, una agencia de Naciones Unidas encargada de promover reglamentos y normas únicos de la aeronáutica a nivel mundial, entre otros.

Promover la certificación de aeropuertos con base en estándares internacionales y la capacitación de pilotos y controladores aéreos es de igual manera un tema relevante, la DGCA ha certificado seis aeropuertos, cuatro más se encuentran en proceso y uno en renovación del certificado; se han promovido cursos entre ellos: el curso de capacitación en navegación basada en la capacidad de las aeronaves y el curso para controladores de tránsito aéreo.

En cuanto al servicio aéreo en el extranjero se busca contar con más acuerdos bilaterales aéreos para incrementar la penetración de la aviación nacional en diversos mercados internacionales.

“Ante el incipiente nexo que existe entre ambos países, México e Indonesia pactaron incrementar su conectividad, por lo que prometen más servicios aéreos y facilitar los trámites para los viajeros.”⁸⁸ Eso quedó establecido a través del “Convenio sobre servicios aéreos” el cual garantiza servicios aéreos internacionales regulares, en donde ambos países designarán líneas aéreas para proporcionar vuelos, estas líneas gozaran de exención de derechos aduaneros por bienes necesarios para su operación, con esta disposición entre México e Indonesia se favorece una mayor conectividad y un intercambio de servicios pasajeros y bienes. Este es solo un ejemplo de los acuerdos bilaterales que hasta la fecha ha firmado la administración en turno.

⁸⁸ Érika Hernández, “Buscan conectividad México e Indonesia”, Reforma, “Nacional”, México, 10 de julio del 2013, p.10

Por último modificar el marco regulatorio sobre todo en materia de seguridad y para ampliarlo publicando nuevas normas oficiales, traerá mayores beneficios principalmente para los usuarios, acción que ya se está llevando a cabo.

Sector telecomunicaciones:

México tiene una gran tarea en cuanto a su servicio de telecomunicaciones con el que cuenta, el principal objetivo será cerrar la brecha digital y hacer accesible para un gran número de personas el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC).

Las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) han tenido un desarrollo explosivo en la última parte del siglo XX y el comienzo del siglo XXI, al punto que han dado forma a lo que se denomina “Sociedad del Conocimiento” o “de la información”. Prácticamente no hay un solo ámbito de la vida humana que no se haya visto impactada por este desarrollo: la salud, las finanzas, los mercados laborales, las comunicaciones, el gobierno, la productividad industrial, etc.⁸⁹

De conformidad al objetivo establecido se ha trabajado para que se lleven a cabo las debidas reformas que garanticen el cumplimiento de este, un ejemplo de ello ha sido la reforma constitucional en materia de telecomunicaciones, la cual fue aprobada el 9 de julio del año en curso y fue promulgada y publicada el día 14 del mismo año.

De acuerdo al artículo 6º. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, “El Estado garantizará el derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación, así como a los servicios de radiodifusión y telecomunicaciones, incluido el de banda ancha e internet. Para tales efectos, el Estado establecerá condiciones de competencia efectiva en la prestación de dichos servicios.”

Esta reforma representa sin duda alguna un gran avance, ya que establece un nuevo marco legal y un mejor diseño institucional en beneficio de la sociedad,

⁸⁹ s/autor, *Enfoques estratégicos sobre las TIC en educación en América Latina y el Caribe*, Chile, UNESCO, 2014, p. 12.

ya que con todo lo que la reforma implica los mexicanos gozaremos de mejores servicios a menores costos, estos beneficios no solo son para las presentes generaciones sino también para las futuras.

Las recientes reformas en materia de Telecomunicaciones abren una amplia ventana de oportunidad para que el país asuma un mayor liderazgo global, no sólo como un importante destino para futuras inversiones extranjeras, sino como un gestor global de conocimiento y recursos tecnológicos, consideró Jorge Juraidini, director general de Telecomunicaciones de México.⁹⁰

Algunos de los principales beneficios de esta nueva ley son los siguientes:

- La inclusión de personas discapacitadas en los servicios de telecomunicaciones, se impulsará el uso de equipos adecuados para personas con ciertas dificultades, así sean concesionarios.
- Se promueve la competencia a través de una efectiva regulación sobre aquellos concesionarios que por sus condiciones puedan afectar la libre competencia.
- Se ha dado una apertura del 100% a la inversión extranjera en materia de telecomunicaciones y 49% en radiodifusión, con esto los servicios ofrecidos por las empresas se espera que mejoren y al ampliarse la competencia se estima que los costos bajarán, lo cual será de gran relevancia para los usuarios ya que se tendrán mejores servicios y a menor costo, de igual manera estará abierta la oportunidad de elegir entre los servicios de una u otra compañía de acuerdo a cada necesidad del usuario.

Es necesario que México este actualizado en cuanto al sector de telecomunicaciones ya que actualmente se vive en una realidad inmersa en las tecnologías de la información y comunicación, no solo se trata de democratizar el acceso a los servicios de telecomunicaciones sino de capacitar a la gente para el uso de estos, para esto el Gobierno de la República mediante la SCT y la

⁹⁰ s/a, "México fortalece presencia en el sector global de telecomunicaciones", [en línea], México, *Economiahoy.mx*, 23 de octubre del 2014, Dirección URL: <http://www.economiahoy.mx/telecomunicacion-tecnologia-mx/noticias/6184422/10/14/Mexico-fortalece-presencia-en-el-sector-global-de-telecomunicaciones.html#.Kku8ykgtHJ4gHJJ>, [consulta:11 de noviembre del 2014].

Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC) trabajan para la creación de una red de 32 centros para capacitar a la población en habilidades digitales, se pretende que sea un centro por entidad federativa, de igual manera se ofrecen cursos para los promotores digitales.

Entre los proyectos más importantes de este sector se encuentran los siguientes:

- Proyecto México conectado- como su nombre lo dice, este proyecto busca dotar de conectividad a un gran número de sitios públicos dándole prioridad a los edificios escolares y centros de salud, esto será sin duda un gran avance, por un lado se contribuye a cerrar la brecha digital y por el otro se impulsa la ciencia y la tecnología a través de la conectividad entre los centros de educación superior y de investigación del país y de estos con los de otros países.

- Proyecto para la contribución a la transición a la Televisión Digital Terrestre- a través de este proyecto se han entregado televisores en algunos Estados y se seguirán entregando en otros tantos de acuerdo a un calendario establecido. De igual manera se está promoviendo la competencia en la televisión abierta se espera formar al menos dos nuevas cadenas de televisión con cobertura nacional.

- Mejorar el Servicio Postal Mexicano, este servicio es importante en cuanto que cuenta con una red logística de distribución y entrega bastante amplia, a través de este se transportan mercancías ya sea a nivel nacional e internacional esto por un lado y por el otro también es portador de información el cual puede satisfacer las demandas del sector público y del privado. Algunas de las acciones que se han realizado son: el ampliar su cobertura, hacer el servicio más eficiente, incrementar las piezas que entregan al día y disminuir el tiempo de traslado reestructurando las rutas.

Tener conocimiento acerca del programa que se pretende se lleve a cabo para lograr que el país crezca a su verdadero potencial para el año 2018 es

importante, es relevante que se tenga un programa bien definido que permita alinear y comprometer los esfuerzos tanto del sector público como del privado en materia de transportes y telecomunicaciones ya que es necesario que el país se consolide como un centro logístico de alto valor agregado esto conlleva a un aumento de la productividad, competitividad y crecimiento y desarrollo económico del país.

Nuestro programa de inversiones es una ruta de impulso para construir la infraestructura que se requiere para fortalecer y modernizar la red troncal carretera; reactivar y actualizar el sistema ferroviario de carga y pasajeros, ampliar la capacidad de nuestros puertos; modernizar nuestros aeropuertos y mejorar la conectividad con una eficiente red de telecomunicaciones que nos permita reducir, de manera significativa, la brecha digital y multiplicar las oportunidades de desarrollo para los mexicanos.⁹¹

Con lo descrito en líneas arriba en síntesis se concluye que México tiene mucho por hacer para insertarse en la arena internacional como un país competitivo en cuanto a su infraestructura de transporte y telecomunicaciones, el nuevo sistema internacional así lo requiere y lo seguirá demandando dado que cada vez las economías se integran más y eso puede ser benéfico o dañino de acuerdo a la capacidad y competitividad que tenga el país para aprovechar esta nueva realidad.

“Hay una correlación muy fuerte entre las inversiones en infraestructura de transporte de un país, calles, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, y su prosperidad económica”, dice Alex Cecolim, director general de Logística de FedEx Express América Latina.⁹²

Los beneficios de los proyectos que integran el Programa Nacional de Infraestructura de llevarse a la práctica podrían resumirse en tener un país comunicado, competitivo y productivo, en donde tanto bienes y servicios se transporten por todo el país y fuera de este llegando a su destino final de manera

⁹¹ Jadir Gómez, “Modernización de la Carretera Sonoyta- San Luis Rio Colorado en Sonora”, [en línea] México, Infraestructura y desarrollo en México, abril/mayo del 2014, Dirección URL: <http://revistainfraestructura.com.mx/modernizacion-de-la-carretera-sonoyta-san-luis-rio-colorado-en-sonora/>, [consulta: 17 de octubre del 2014].

⁹² David Cornejo, “Carretera perdida”, *América Economía*, núm. 440, octubre 2014, p. 65.

segura, rápida y a menores costos fortaleciendo el comercio nacional y exterior; un país en donde las personas de igual manera transiten de manera segura principalmente, en donde gocen de un crecimiento económico lo que les brindaría una mejor calidad de vida.

3.2. ¿México un país competitivo a nivel internacional, en cuanto a infraestructura física?

A partir del siglo XX México y la mayoría de otros países se encuentran inmersos en un proceso al cual se le conoce como la *globalización*, las principales características de este nuevo fenómeno son: la apertura a la inversión privada y al comercio exterior, una reducción del papel del Estado, la privatización de empresas públicas, entre otras.

Como resultado de lo anterior uno de los principales efectos ha sido la competencia entre las economías nacionales por ganar más mercados en la cual juegan un papel importante diversos factores que son medidos, entre ellos la infraestructura física.

“El proceso globalizador y las nuevas prácticas y relaciones que conlleva, a nivel teórico ha creado la necesidad de mediciones a través de indicadores e índices internacionales que tratan de dar cuenta del grado de competitividad internacional de las economías nacionales.”⁹³

En base a lo anterior diversos organismos se han encargado de realizar las mediciones necesarias usando diferentes metodologías, entre ellos se tiene el Instituto Internacional para el Desarrollo de la Capacidad de Gestión, el Foro Económico Mundial y el Instituto Mexicano para la Competitividad.

⁹³ Geneviève Marchini, “La competitividad externa de Canadá y de sus socios del TLCAN revelada en los índices internacionales”, *México y la Cuenca del Pacífico*, Vol.6, núm. 19, mayo/agosto 2003, p.15.

De acuerdo al Foro Económico Mundial la competitividad se define como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de la productividad de un país, este último establece el nivel de prosperidad que puede ser ganado por una economía.

El Foro Económico Mundial se ha encargado de evaluar el panorama de competitividad de 144 economías a través de 12 pilares los cuales componen el Índice de Competitividad Global:

- 1) Instituciones
- 2) Infraestructura
- 3) Estabilidad macroeconómica
- 4) Salud y educación básica
- 5) Altos niveles educativos y capacitación
- 6) Eficiencia en el mercado de bienes
- 7) Eficiencia en los mercados de trabajo
- 8) Sofisticación del mercado financiero
- 9) Reajustes tecnológicos
- 10) Tamaño del mercado
- 11) Sofisticación de los negocios
- 12) Innovación

El nivel de competitividad que tenga un país está estrechamente relacionado con el desarrollo de la infraestructura de los países, este es el segundo pilar del índice de competitividad, en este apartado se destacará el pilar de la infraestructura física para saber qué tan competitivo es México en este rubro a nivel internacional. “Uno de los aspectos más importantes para elevar la competitividad de los países es el adecuado funcionamiento de infraestructura ya que juega un papel importante en el crecimiento y aumento del potencial económico.”⁹⁴

⁹⁴ Salvador Moreno Pérez, *La infraestructura y la competitividad en México*, México, Centro de estudios sociales y opinión pública, núm. 60, noviembre 2008, p.13.

La infraestructura es un pilar importante ya que esta representa un factor sin el cual no se puede asegurar un efectivo funcionamiento de la cadena productiva, esta determina la ubicación y el tipo de actividades económicas que se pueden desarrollar en un país; con una extensa y eficiente infraestructura se cierran las distancias entre las regiones, permite la integración de los mercados a nivel nacional y por lo tanto con los mercados internacionales a bajos costos. Por lo tanto la calidad y la extensión de redes de infraestructura con la que cuente un país serán relevantes para el crecimiento económico y la reducción de la pobreza.

La infraestructura física que comprende las redes de transportes y comunicaciones es sin duda lo más importante, por esta razón invertir en este sector es esencial, con redes de transporte y comunicaciones bien desarrolladas las comunidades pueden tener acceso a las actividades económicas y a los servicios básicos necesarios. Este sector favorece la integración social, económica e incluso política del país. “En consecuencia, para crecer aceleradamente se requiere construir carreteras (autopistas), ferrocarriles, puertos, aeropuertos, etc. Sin ellos, no se puede construir el resto de la infraestructura, en su más amplia definición.”⁹⁵

Actualmente bajo el fenómeno de la globalización, en donde las economías se vuelven interdependientes para formar una sola economía global, el objetivo es ofrecer bienes y servicios de mejor calidad a los menores costos y en esto la infraestructura física juega un papel relevante.

Con efectivos modos de transporte (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, etc.) se benefician los empresarios y los trabajadores ya que los primeros pueden ofrecer o adquirir bienes y servicios del mercado de manera segura y oportuna y los trabajadores pueden moverse con la finalidad de colocarse en los puestos que más les acomode sin dificultades.

⁹⁵ s/autor, *Infraestructura física para la integración en América Latina y el Caribe*, Caracas, Secretaría permanente del SELA, 2011, p. 7.

De igual manera la red de comunicaciones es esencial ya que "... una sólida y extensiva red de telecomunicaciones permite un rápido y libre flujo de información, lo cual incrementa la eficiencia económica global, ayudando a garantizar que las empresas puedan comunicarse y que las decisiones sean hechas por los actores económicos teniendo en cuenta toda la información pertinente disponible."⁹⁶

México es un país que sin duda alguna cuenta con características importantes para ser competitivo a nivel internacional, un país que cuenta con una ubicación geográfica estratégica y con una gran cantidad de recursos naturales que pueden ofrecer crecimientos en su economía, puede ser demasiado atractivo para atraer inversiones, generar riquezas y brindar una mejor calidad de vida para sus ciudadanos.

Actualmente atendiendo lo desarrollado en el capítulo II, del presente trabajo el territorio mexicano cuenta con:

- 117 puertos marítimos, 68 de altura y cabotaje y 49 de cabotaje
- 27 mil kilómetros de vías férreas
- 72 aeropuertos, 12 nacionales y 64 internacionales
- Una red nacional carretera de 378 mil kilómetros

A través de las vías férreas y de la red carretera el país se encuentra conectado hacia el norte con Estados Unidos y hacia el sur con Guatemala, hacia el este con el Golfo de México y el Océano Atlántico y hacia el oeste con el Océano Pacífico; con los puertos marítimos y los aeropuertos se conecta con una gran cantidad de destinos internacionales.

Una vez que ya hemos señalado con que infraestructura cuenta el país es necesario saber qué lugar ocupa a nivel internacional y saber que tanto falta por hacer.

⁹⁶ Klaus Schwab, The Global Competitiveness Report 2014-2015, Switzerland, World Economic Forum, 2014, p. 6. (traducción propia)

De acuerdo al Índice Global de Competitividad del 2014-2015 se tienen los siguientes indicadores, en cuanto a qué lugar ocupa México entre las 144 economías que son medidas en materia de infraestructura física:

- Nivel de competitividad 61
- Nivel de infraestructura 65
- Calidad de la infraestructura en general.....69
- Calidad de carreteras..... 52
- Calidad de la infraestructura ferroviaria64
- Calidad de la infraestructura portuaria 62
- Calidad de la infraestructura aérea 63
- Suscriptores de telefonía móvil /x cada 100 habitantes111
- Líneas telefónicas móvil /x cada 100 habitantes 69
- Personas que utilizan internet 79
- Suscripciones a Internet de banda ancha fija/x cada 100 habitantes.... 60
- Suscripciones de banda ancha móvil104

En México desde los años noventa se ha venido haciendo un esfuerzo por extender y mejorar la infraestructura física, sin embargo como se puede observar en los indicadores, a pesar de los esfuerzos que han venido realizando el gobierno y el sector privado por invertir en los rubros referidos y por implementar nuevas reformas, los resultados aún no son los mejores para posicionar al país entre los más competitivos del mundo.

A pesar de eso con las nuevas reformas estructurales se espera que México arroje los resultados necesarios para ir subiendo en sus posiciones, un ejemplo de ello ha sido la Reforma en Telecomunicaciones (la cual fue aprobada en mayo del 2013) la cual incrementa la competencia en el sector, la calidad y eficiencia de sus servicios a menores costos para que de esta manera se tenga una mayor participación de empresas extranjeras en este campo y para que los números de usuarios incrementen. Ya que de acuerdo a

los indicadores, el país no cuenta con los elementos necesarios para tener mejores posiciones en materia de telecomunicaciones.

Es responsabilidad del gobierno mexicano en turno asegurar la eficiente inversión en el desarrollo de infraestructura física que el país requiere, de igual manera la intervención del sector privado es esencial, lo cual se está llevando a cabo a través de reformas estructurales las cuales representan un nuevo marco institucional, pero es necesario señalar que los grandes proyectos arrojan resultados a largo plazo, por lo que México aún tendrá que esperar para aumentar su posición en los rankings internacionales de competitividad.

Sin duda alguna para que México sea competitivo requiere de más y mejor infraestructura, para que esto se vuelva una realidad se deben de instrumentar nuevas políticas públicas integrales que impulsen el crecimiento económico lo cual estaría posicionando a México como un país más competitivo y de igual manera ofrecería una mejor calidad de vida para sus ciudadanos.

Uno de los principales problemas del país ha sido que se tiene una visión a corto plazo, los gobiernos se preocupan solo por atender las coyunturas con forme se presentan; lo ideal es que se lleven a cabo proyectos de gran visión y largo alcance en infraestructura para el país no solo en materia de comunicaciones y transportes sino en sectores que son claves para el desarrollo económico y social.

Las reformas estructurales se están llevando a cabo lo cual podría arrojar buenos resultados, pero también se requiere de una coordinación de trabajo entre los tres órdenes de gobierno, instituciones financieras, instituciones constructoras, organismos empresariales tanto nacionales como internacionales, academias y colegios.

Los principales retos de infraestructura para los próximos años son varios, uno importante es: construir una visión que responda a las demandas de un mundo que se ha transformado aceleradamente y ante el cual no se

puede ser ajeno, como se ha venido insistiendo *la globalización* (fenómeno del cual forman parte los mexicanos) se debe de entender como un gran desafío que conlleva nuevos horizontes de oportunidades.

Está demostrado que cualquier tipo de obra en infraestructura en cualquier parte del mundo, siempre ha tenido un efecto multiplicador primero a nivel local después a nivel regional y por último a nivel nacional. Obras de infraestructura representan oportunidades de empleos, mejora en la calidad de vida, progreso, transformación, crecimiento y desarrollo económico a corto y largo plazo en cualquier nación.

“Diversos estudios e investigaciones aportan evidencia clara de que la mayor inversión en infraestructura mejora las tasas de crecimiento económico, sobretodo a largo plazo, y ayuda a reducir la pobreza y la desigualdad.”⁹⁷

La infraestructura es la columna vertebral de un país, esta contribuye a fortalecer la industria nacional en los procesos de producción, distribución y comercialización, al crear redes carreteras, puertos, aeropuertos y comunicaciones que contribuyen al transporte de mercancía, servicios, personas e información, el país se hace más productivo y competitivo.

Actualmente “... México se coloca como la economía 11 a nivel mundial, perfilándose al lugar número 10. En América Latina es la economía número dos, de acuerdo al Fondo Monetario Internacional.”⁹⁸

Esa posición es sin duda una oportunidad para aprovechar que otros países los vean como una economía fuerte y atractiva para invertir y tener relaciones comerciales. Sin embargo el reto es que cada uno de los sectores que son clave en la cadena productiva, avancen en conjunto para que en próximos años se alcancen mejores niveles principalmente en la infraestructura

⁹⁷ Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, *Los retos de la infraestructura en México 2013-2018*, México, cmic, marzo 2013, p. 19.

⁹⁸ Forbes Staff, “México se perfila como la economía 10 a nivel mundial”, [en línea], Forbes, 20 de febrero del 2014, Dirección URL: <http://www.forbes.com.mx/mexico-se-perfila-como-la-economia-10-nivel-mundial/>, [consulta: 19 de noviembre del 2014].

y así mismo lograr que el país se posicione en mejores lugares en rankings mundiales.

México es un país que requiere mayores niveles de inversión en construcción de infraestructura, pues la inversión pública y privada que se realiza representa actualmente alrededor del 11% del PIB anual, mientras que en países como India y Corea superan tasas de 30% y en China más de 40% al año. Para lograrlo, es necesario instrumentar políticas públicas integrales que impulsen el crecimiento económico como factor esencial para la competitividad y mejor calidad de vida.⁹⁹

La participación privada debe seguir siendo bienvenida sin embargo se tiene que tener una mejor regulación bajo los principios de reciprocidad, equidad e intercambio de tecnología de punta, este último punto es esencial para lograr la modernización del país. Pero no se debe de dar prioridad a este sector sino a empresas nacionales y a la mano de obra mexicana para promover su participación en proyectos de infraestructura, para que a través de esta manera se fortalezca el mercado nacional.

El crecimiento de la infraestructura se tiene que buscar asegurando un balance y equilibrio en el desarrollo de todas las regiones del país y así mismo todos los sectores e incluso en un inicio se debe de poner énfasis en aquellas zonas o sectores que se han quedado estancados o rezagados como lo son los ferrocarriles y algunos estados del sur. Una concentración de recursos en determinadas zonas y sectores solo engrandece las desigualdades y perturba la integración regional. Esa concentración se debe de evitar tanto con la inversión pública como privada, de ahí la importancia de una buena regulación y de instituciones fuertes.

Por último por su apertura y facilidades comerciales que ofrece el territorio mexicano a terceros países; sus servicios y bienes se encuentran sujetos a competir con otros que son en muchas ocasiones mejores a los suyos, razón por la cual es indispensable se mejore la calidad de estos para aumentar la competitividad, se requiere del uso de tecnología principalmente de punta, mejores

⁹⁹ Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, *op. cit.*, p. 30.

técnicas en la construcción y eficiencias de sus servicios de transporte y comunicaciones.

3.2.1. México vs Chile

La infraestructura como se ha venido defendiendo es uno de los pilares más importantes en el desarrollo de las naciones, la mayor parte de los países desarrollados cuentan con altos índices en infraestructura que sirve como base para proveer los servicios que permiten el adecuado funcionamiento del aparato productivo de un país.

La relación entre infraestructura y desarrollo económico ha sido estudiada por académicos, especialistas nacionales y organismos internacionales. La conclusión general es que la infraestructura es uno de los componentes críticos del desarrollo económico porque provee la base para ofrecer los servicios que se asocian con la calidad de vida de las personas, la igualdad de oportunidades y la posibilidad de desarrollar y aprovechar sus capacidades. Además potencia la integración social al facilitar la movilidad y las comunicaciones dentro de un territorio y entre ellos.¹⁰⁰

La infraestructura juega un papel vital al disminuir los costos de transporte y de las comunicaciones, lo que impulsa el comercio a nivel no solo nacional sino internacional, un país que se propone crecer a través de las exportaciones como lo es Chile, debe de asegurar el acceso a carreteras, puertos y aeropuertos de calidad.

A principio de los años noventa Chile tenía un alto déficit en materia de infraestructura, lo que originó en que se hicieran esfuerzos por incrementar la inversión en este sector, era urgente recurrir al presupuesto público pero al igual que en otros países, las fuertes sumas para invertir en proyectos de infraestructura no las podía solventar el capital público, razón por la cual se idearon diversas

¹⁰⁰ Consejo de Políticas de Infraestructuras, *Política de inversión en infraestructura: bases para una propuesta, México*, p. 15.

modalidades para incorporar al capital privado en el desarrollo de infraestructura pública. Una de las modalidades fue la privatización.

Chile ha sido un país que ha buscado implementar reformas para ofrecer servicios de calidad, es considerado uno de los primeros países latinoamericanos en llevar a cabo el proceso de privatizar dejando en manos del sector privado actividades públicas con el fin de que se les dé un uso más eficiente elevando el nivel de producto en la economía.

Los esfuerzos han tenido impacto en los niveles de inversión y con esto en mejoras en algunos sectores como son: la ampliación y capacidad operativa de puertos, la ampliación de la red de caminos de alto estándar y de la red de caminos pavimentados, un mejoramiento en la red de aeropuertos sin embargo hay problemas que aún no se resuelven principalmente los relacionados a la congestión.

Lo que ha permitido que Chile invierta en infraestructura y que sus habitantes gocen de los beneficios de esto, ha sido la aceptación de urgencia para atender la disponibilidad de infraestructura con la que contaba el país desde los años noventa, ya que se prestó atención en el hecho de que esta no soportaba el ritmo de crecimiento que se esperaba de la economía derivado de la apertura hacia los mercados externos y de los incrementos en la productividad.

Por otro lado también fue importante el consenso nacional que se tuvo acerca de la prioridad de invertir en la construcción y mantenimiento de la infraestructura como una estrategia para generar el desarrollo que el país quería lograr.

La experiencia exitosa en los procesos de privatización fue relevante para incentivar la participación privada en proyectos de infraestructura pública, aunado a la existencia de una fuerte institucionalidad.

A pesar de los éxitos obtenidos después de los años 90's, las inversiones en infraestructura han disminuido en los últimos años, sin embargo es necesario

saber qué lugar ocupa a nivel internacional en materia de infraestructura para saber porque rumbo va este país.

Actualmente Chile se encuentra ubicado en el lugar número 49 de acuerdo al Índice de Competitividad Global 2014-2015 el cual también nos arroja los siguientes indicadores:

- Nivel de competitividad..... 33
- Nivel de infraestructura..... 49
- Calidad de la infraestructura en general..... 50
- Calidad de carreteras..... 31
- Calidad de la infraestructura ferroviaria..... 73
- Calidad de la infraestructura portuaria..... 35
- Calidad de la infraestructura aérea..... 45
- Suscriptores de telefonía móvil /x cada 100 habitantes.....38
- Líneas telefónicas móvil /x cada 100 habitantes..... 64
- Personas que utilizan internet..... 43
- Suscripciones a Internet de banda ancha fija/x cada 100 habitantes... 57
- Suscripciones de banda ancha móvil.....60

Si comparamos el caso de México con el de Chile, este último se puede evaluar como un país que ha llevado acabo esfuerzos relevantes por mejorar la infraestructura con la que cuenta y esto se demuestra tomando en cuenta que México se encuentra ocupando el lugar número 61 en competitividad y 65 en infraestructura mientras Chile ocupa el lugar 33 en competitividad y 49 en infraestructura, las posiciones nos demuestran las diferencias entre una nación y

otra y lo mismo pasa si hacemos la comparación en los indicadores que conforman el pilar de la infraestructura.

A pesar de las dificultades a las que se enfrenta el gobierno chileno como lo es la duración de cada periodo gubernamental, ya que estos solo duran 4 años y los proyectos de infraestructura dependen de largos plazos para su planeación y después su ejecución, las políticas implementadas para mejorar la infraestructura han ido dando resultados.

Pero a pesar de las posiciones obtenidas, se encuentran grandes similitudes entre este y las de México. En Chile al igual que en México, existen factores que han impedido el adecuado desarrollo y crecimiento de la infraestructura y de nuevo sobresalen las instituciones.

No basta con proponer una Política de Infraestructura. Es necesario generar los mecanismos institucionales que aumenten la probabilidad que las acciones propuestas se ejecuten, se mantengan en el tiempo en forma coherente y cuenten con la capacidad de rectificar, privilegiando la consecución de objetivos de interés nacional.¹⁰¹

Contar con organismo que se encarguen de la supervisión de los proyectos en infraestructura ya sean llevados a cabo por el sector público o privado es importante para que las políticas implementadas se ejecuten en tiempo y forma. Por otro lado también es necesaria una coordinación con los gobiernos regionales y una activa participación de la sociedad.

Otro aspecto en el que tanto Chile como México coinciden son las desigualdades regionales ya que a pesar de que la cobertura de infraestructura es aceptable se tienen sus excepciones en algunas regiones. Por esa razón un desafío para Chile como lo es en el caso mexicano consiste en elevar la cobertura y calidad de los servicios de infraestructura para todos los chilenos.

De igual manera a pesar de que Chile cuenta con mejores niveles de infraestructura portuaria, aérea y carretera, el sector ferroviario no está tan desarrollado como el mexicano y dentro de una sociedad en donde el medio

¹⁰¹ *Ibíd.* p. 31

ambiente está siendo un tema relevante, el uso de ese transporte puede adquirir una mayor importancia por lo que no deberían descuidar ese sector.

Como complemento a esta infraestructura, el sistema ferroviario-para movilizar mercancías y personas-ofrece una buena alternativa, aunque demanda de una política pública que le permita lograr el nivel de desarrollo que el país requiere. No es menor señalar que bajo una adecuada estrategia-que integre los diversos modos de transporte-, el ferrocarril está en condiciones de duplicar la carga que transporta y hasta cuadruplicar la cantidad de pasajeros que moviliza.¹⁰²

El mantenimiento de los servicios de infraestructura con los que se cuenta debe de ser prioridad no solo en México o en Chile sino en todos los países, ya que de nada sirve tener redes de transporte si éstas se encuentran en condiciones inadecuadas para su correcto funcionamiento.

El costo de no mantener la infraestructura adecuadamente, se refleja en su menor duración y el hecho que eventualmente se pierde y deberá ser reconstruida, con los consecuentes mayores costos para los usuarios a medida que se deteriora. En la medida que aumente la inversión en infraestructura será necesario, por lo tanto, destinar los recursos necesarios para asegurar la calidad de sus prestaciones en el tiempo. Esto significa que en la medida que aumente el stock de inversión en infraestructura deberán aumentar proporcionalmente los recursos para su mantenimiento.¹⁰³

La actual presidenta, Michelle Bachelet, lanzó en julio del 2014 un plan de infraestructuras con el cual se espera dar un impulso en su desacelerada actividad económica y modernizar su país. En una visita a las obras de ampliación del aeropuerto de internacional de Santiago, mencionó lo siguiente “Este plan se hace cargo de los desafíos que tenemos en materia de infraestructura pública, tanto en el corto como en el largo plazo.”¹⁰⁴ El plan tiene contemplada una inversión de 20.575 millones de euros¹⁰⁵ para los próximos siete años y de la

¹⁰² Louis de Grange C., *et. al.*, *Infraestructura crítica para el desarrollo, bases para un Chile integrado estimaciones 2014-2018 y 2014-2013*, Chile, Cámara Chilena de la Construcción, 2014, p.7.

¹⁰³ *Ibid.* p. 17

¹⁰⁴ Francisco Peregil, Chile anuncia un plan millonario de infraestructuras para modernizar el país, [en línea], 4 de julio del 2014, Dirección URL: http://internacional.elpais.com/internacional/2014/07/04/actualidad/1404459958_681893.html, [consulta: 20 de noviembre del 2014].

¹⁰⁵ *Idem.*

misma manera que nuestro gobierno la participación privada a través de concesiones será relevante.

Al igual que México, Chile es un país que por su ubicación geográfica, tamaño de mercado, apertura económica y número de tratados de libre comercio suscritos, dependencia del comercio internacional, potencial turístico, la conectividad es un requerimiento esencial para facilitar su competitividad. La infraestructura que cumpla con estándares internacionales es necesaria en la logística del país que hace posible el crecimiento y el desarrollo de Chile y de la misma manera las inversiones en esta materia requieren de varios años para ver los beneficios.

3.2.2 México vs Brasil

Durante los últimos años la economía de Brasil ha ido evolucionando, al querer integrarse al nuevo orden económico mundial, ya que ha tenido que buscar la manera con la cual participe de manera activa dentro de este, desde entonces la economía de Brasil se ha encontrado en momentos de acelerado crecimiento económico o viceversa de un nulo crecimiento económico.

El crecimiento económico es algo que a la mayoría de los países les preocupa y les interesa y es lo que la mayoría de ellos buscan, sin embargo no todos los consiguen debido a ciertas circunstancias como el no tener y aplicar claras políticas económicas, no tener una buena infraestructura, no tener los medios para una producción suficiente o no tener los recursos naturales necesarios, entre otras.

Al definirse el nuevo orden mundial en el cual existe un fuerte dinamismo económico y una producción a escala planetaria, la demanda por una infraestructura moderna y consolidada se hace un hecho imperante, al ser la infraestructura un factor para el crecimiento económico dentro del país.

Diversos son los factores que intervienen en el crecimiento económico de Brasil sin embargo para que este crecimiento económico se logre, la infraestructura juega un papel importante ya que es la base con la que cuenta un país, si se tiene una mayor disponibilidad y calidad de los servicios que ésta ofrece en cuanto a comunicaciones, red vial, servicios de transportes y servicios urbanos los efectos hacia el crecimiento económico serán positivos.

Con una buena infraestructura los beneficios serán muchos ya que se elevan los niveles de producción y los costos disminuyen, el comercio se puede diversificar tanto en lo externo como en lo interno, mejorar las condiciones de salud, de educación, los niveles de bienestar y los empleos.

Hace tan solo algunos años Brasil había logrado un crecimiento económico que lo había posicionado como un actor importante en la economía mundial, al formar parte de los llamados BRICS, término que se usa para referirse a las nuevas economías emergentes las cuales han representado parte importante del PIB mundial, por lo que ahora se enfrenta a nuevos retos como el recuperar y mantener un crecimiento económico que le permita seguir en la posición que había logrado.

Para que Brasil alcance ese crecimiento es necesaria una modernización de la infraestructura, razón por la cual los últimos gobiernos se han preocupado por invertir en la infraestructura incluyendo en su agenda este sector, ya que con esta se generará un crecimiento no solo económico sino también social.

A pesar de los esfuerzos por invertir en infraestructura, éstos han sido pocos y no han sido tan productivos por lo que el crecimiento económico se podría ver detenido, ya que si no se cumplen con todos los factores que generan el crecimiento económico éste no podrá avanzar, lo que podría implicar fuertes recesiones económicas para Brasil y un desplazamiento del papel que representa en la economía mundial, actualmente ocupa el sexto lugar.

Actualmente Brasil ocupa los siguientes lugares en cuanto a la evaluación de su infraestructura en el Índice de Competitividad Global 2014-2015

- Nivel de competitividad..... 57
- Nivel de infraestructura..... 76
- Calidad de la infraestructura en general..... 120
- Calidad de carreteras..... 122
- Calidad de la infraestructura ferroviaria.....95
- Calidad de la infraestructura portuaria..... 122
- Calidad de la infraestructura aérea..... 113
- Suscriptores de telefonía móvil /x cada 100 habitantes.....37
- Líneas telefónicas móvil /x cada 100 habitantes..... 51
- Personas que utilizan internet..... 64
- Suscripciones a Internet de banda ancha fija/x cada 100 habitantes... 63
- Suscripciones de banda ancha móvil..... 39

Brasil ha alcanzado una mejor posición en cuanto a competitividad a diferencia de México, sin embargo en materia de infraestructura está lejos de alcanzar los niveles de ese país. Solo en materia de telecomunicaciones se observa una puesta al día, pero la brecha de infraestructura de otros sectores comparado con los de México o Chile se encuentra estrecha y para un correcto funcionamiento se requiere de todos los sectores que integran la logística del país.

Al estar estrechamente relacionados los niveles de competitividad con el desarrollo de la infraestructura, si esta última mejora Brasil será un país con un mejor desarrollo económico, con un mayor nivel de competitividad y productividad, atractivo para otros países.

Brasil, al querer seguir siendo una economía con un papel importante dentro de la economía mundial, tiene que destinar una mayor parte de su PIB al

mejoramiento de su infraestructura la cual se ha ido desarrollando a través de las demandas que impone tanto la sociedad interna como el sistema internacional, pero también para que los resultados no solo produzcan crecimiento económico, sino que se genere una mejora en el bienestar social, ya que las desigualdades dentro de la sociedad son grandes.

Las inversiones en infraestructura son pequeñas de acuerdo a la opinión de la CEPAL, "Brasil invierte anualmente un 3% de su PBI en inversión en infraestructura, sin superar el 4%"¹⁰⁶

Brasil es un país que se encuentra dentro del continente americano, ocupa el 5to lugar en extensión territorial, cuenta con la economía más grande dentro de los países de América Latina y forma parte de las economías emergentes BRICS razón por la cual es indispensable que sea un país integrado lo cual solo se logrará impulsando el desarrollo de su infraestructura que permita la participación de toda la nación en la cadena productiva.

También es un país que posee una gran variedad de recursos naturales y minerales lo cual puede ser un factor atractivo para las inversiones extranjeras y desarrollar un papel activo en el comercio internacional, pero para esto se debe de contar con la infraestructura adecuada mejorando principalmente los medios de transporte, en los cuales se observa un retraso a diferencia de países como México y Chile.

Actualmente los últimos gobiernos de Brasil se han preocupado por insertarse de manera más acorde al nuevo orden internacional a través de la búsqueda de la modernización del país usando la infraestructura como una vía para lograr el desarrollo y crecimiento económico. [Con esto se aprovecharía, vale la pena remarcarlo, el nuevo entorno mundial marcado por la globalización del

¹⁰⁶ Emiliano, Gali, La nación, La otra cara de Brasil: colapso de infraestructura, [en línea] pág. 1, 2013, dirección URL: <http://www.lanacion.com.ar/1572941-la-otra-cara-de-brasil-colapso-de-infraestructura>, [consulta: 3 de junio del 2013].

comercio internacional y la integración de bloques económicos para concretar la nueva era de modernización...]¹⁰⁷

Respecto a esto la actual Presidenta Dilma Rousseff dio continuidad al “Programa de Aceleración del Crecimiento” (PAC2) impulsado por el ex presidente Lula, un programa dirigido al desarrollo de la infraestructura brasileña, el cual abarca principalmente la inversión en infraestructuras y entorno social, medidas para estimular la concesión de crédito y la financiación, ampliación de las inversiones y simplificación y perfeccionamiento del sistema tributario y medidas fiscales a largo plazo.

Este programa que es similar a los que se han tenido en México, tenía objetivos que se consideraban indispensables como la recuperación de la infraestructura logística (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y transportes fluviales) y el fomento del desarrollo económico. Sin embargo muchos de los proyectos han quedado detenidos o incluso olvidados a pesar de que, siendo Brasil la sede del mundial 2014, se esperaban beneficios en cuanto a impulsar el desarrollo y modernización de la infraestructura carretera, aeroportuaria, ferroviaria, portuaria y de comunicaciones.

La infraestructura por todo lo antes argumentado en el desarrollo del presente trabajo, es la mejor manera por la cual Brasil puede insertarse en el medio internacional como hasta ahora lo ha hecho y esto también ser un factor para mejorar el bienestar social.

De Brasil se tienen grandes expectativas para los próximos años ya que cuenta con una vasta cantidad de recursos naturales lo cual hace de esta región un sitio de interés para otros países. Actualmente es la sexta economía a nivel mundial e incluso se ha llegado a hablar de que podría llegar a convertirse en una potencia mundial por lo cual para conseguir eso debe seguir impulsando más los factores que intervienen para lograr sus objetivos entre ellos la infraestructura.

¹⁰⁷ Francisco, Dávila, *La unión europea y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte* en Globalización, integración: América Latina, Norteamérica y Europa, ed. Fontamara, 2002, México, pág. 167

Al igual que Chile, Brasil ha sido uno de los primeros países latinoamericanos en atraer capital privado y provisión de infraestructura; a través en primera instancia de concesiones, la cual se concentró en telecomunicaciones de ahí el desarrollo de ese sector, si se sigue fomentando esa inversión quizás el desarrollo de la infraestructura en este país sea más factible.

Los últimos presidentes brasileños han declarado que las pésimas condiciones de infraestructura con las que cuenta el país son responsables de las bajas tasas de crecimiento económico del país, ya que hacen la comparación con países como China el cual ha logrado un crecimiento económico durante los últimos años, gracias a la inversión en infraestructura principalmente en el sector de telecomunicaciones y tecnología de punta.

Un reporte de Moody's Investors Service, una agencia de calificación crediticia señaló que Brasil tiene la brecha de infraestructura más grande al no contar con las inversiones necesarias para alcanzar las de otros países con ingresos similares. El rezago en Brasil se muestra principalmente en materia de transporte, sin embargo la necesidad de inversiones se requiere en todos los sectores.

“A pesar de que Brasil y México han registrado similares tasas de crecimiento de inversión en infraestructura desde principios de la década de 1970, presentan distintos panoramas de donde ha sido particularmente débil el financiamiento de infraestructura”, dijo Moody's, que sostuvo que los países han tenido rezagos de distintos grados en distintos sectores.¹⁰⁸

La agencia afirma que ambos países han recortado la inversión en infraestructura, la cual Brasil no ha compensado impulsando la inversión privada a pesar de contar con un marco de Participación Público-Privada (PPP), lo cual cada vez se convierte en una emergencia como una estrategia para mantener su crecimiento económico y el desarrollo social de su población.

¹⁰⁸s/a, “Inversión en infraestructura en México y Brasil, rezagada, [en línea], *El Economista*, 26 de junio del 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/06/26/inversion-infraestructura-mexico-brasil-rezagada-moodys>, [consulta: 23 de noviembre del 2014].

Grandes inversiones en infraestructura serán esenciales para que Brasil logre un crecimiento fuerte y sustentable durante un largo período de tiempo. El desarrollo de la infraestructura también está asociado con una reducción en la desigualdad del ingreso y puede, por lo tanto, constituir una herramienta poderosa para reducir la pobreza (López, 2004). Mejora la conectividad, baja los costos del transporte tanto para las empresas como para la población y facilita el acceso a la educación básica y los servicios de salud. La evidencia empírica también apunta a mejores resultados para las inversiones en infraestructura en etapas más tempranas del desarrollo (Estache y Fay, 2007; Straub, 2008; Egert y otros, 2009). Según Morgan Stanley (2010), sería necesaria una inversión en infraestructura de alrededor del 4% del PBI anual durante 20 años para que Brasil pueda alcanzar los niveles de infraestructura de Chile, actual líder de Sudamérica.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Annabelle Mourougane y Mauro Pusi, *Promoción del desarrollo de la infraestructura en Brasil, Argentina*, Asociación Internacional de Presupuesto Público-ASIP, OCDE, 2003, p.3.

Conclusiones

México, al igual que la mayoría de países de América Latina, se ha enfrentado a diversos obstáculos para lograr un crecimiento económico que vaya aunado a un desarrollo social, uno de ellos ha sido la falta de infraestructura principalmente en materia de comunicaciones y transportes lo que impide que se tenga un país comunicado y productivo.

Las razones de lo anterior han sido varias, destacando la participación del Estado, ya que a pesar de que este ha mostrado interés en este rubro desde hace varios años, aun en el presente se tienen muchas deficiencias.

La presente investigación toma como punto de partida los años 80, un periodo difícil para el país al tener que enfrentarse a una crisis mundial, a un fuerte déficit interno y a un nuevo cambio en el orden mundial económico. Frente a este panorama no se pudo hacer mucho en cuanto a la creación y modernización de medios de transporte y servicios de comunicaciones por lo que se buscan nuevas estrategias.

Una estrategia en la cual el pueblo mexicano tenía esperanzas de cambiar la situación de infraestructura física es la adopción de la participación privada a través de concesiones en sectores en donde en años anteriores eran exclusivos del Estado, ya que se veía en ella una oportunidad de atraer capital privado en la generación y modernización del tipo de infraestructura antes mencionado para poder ser un país competitivo a nivel internacional principalmente en el ámbito económico; uno de los obstáculos para que esa nueva línea de acción genere los beneficios que se esperaban o esperarían ya que en la actualidad sigue vigente, ha sido en primer instancia el no saber cómo se debe de llevar a cabo esa nueva estrategia y no sucede solo en México sino en la mayoría de países en vías de desarrollo.

La apertura a la inversión privada a través de las concesiones de los servicios de infraestructura en comunicaciones y transportes es una buena

estrategia, gracias a ésta se pueden remplazar a empresas o servicios estatales ineficientes y costosos, disminuyendo el gasto público y permitiendo una mayor participación de la sociedad, a través de esta se evita el monopolio y se da paso a la competencia lo que beneficia no solo al empresario sino también al consumidor al tener opciones, encontrando servicios de mayor calidad y a menores costos, ya que uno de los principales objetivos de las empresas privadas es atraer más clientes y conservarlos.

Sin embargo ha faltado una estrategia bien planificada de cómo llevar a cabo el otorgamiento de concesiones y un Estado que cuente con instituciones y un marco jurídico sólido que regule la actividad privada previo a la implementación del proceso, ya que no solo se trata de implementar nuevas líneas acción atendiendo a presiones políticas o económicas externas como lo ha hecho el gobierno mexicano.

Hasta ahora no se ha tenido una visión a largo plazo, la mayoría de los proyectos se han limitado a una visión de corto plazo, tratando de solucionar las coyunturas, lo cual ha impedido que se lleven reformas estructurales de fondo.

Lo que ha generado que se tengan presentes los efectos negativos de la participación privada sobre los efectos positivos, como la regionalización en la construcción de los transportes y comunicaciones, incrementando las desigualdades sociales en el país, abuso en los costos de los servicios ofrecidos no teniendo opciones de su uso, la pérdida de sindicatos lo que implica desventajas para los empleados de estas, la subsistencia de monopolios y la libre actuación del sector privado imponiendo sus propias normas, al no existir un ente que funcione como verdadero regulador del proceso y que este en plena coordinación con instituciones sólidas que sirvan como marco jurídico y legal.

De lo contrario, tanto la sociedad como el gobierno y el sector privado gozarían de los beneficios de concesionar servicios en materia de comunicaciones y transportes.

Por esa razón, es urgente que el Estado implemente nuevas políticas que regulen la actividad privada, que funcione como un verdadero ente regulador y que le proporcione al proceso los medios a través de los cuales funcione de manera eficiente.

La participación privada en materia de comunicaciones y transportes es importante en todos los ámbitos, en algunos sectores es mayor que en otros pero no deja ser relevante y lo seguirá siendo, una razón más por lo cual se debe de regular de manera eficiente.

Dado que la creación y modernización de la infraestructura física es esencial para el desarrollo y crecimiento económico de un país por el papel que juega en la cadena productiva; tanto el sector público como el privado deben seguir invirtiendo en este ya que para alcanzar altos niveles de infraestructura se requiere de fuertes sumas de capital con lo que se lograrían consolidar proyectos a largo plazo.

A pesar de la falta de atención de infraestructura en ciertos Estados o regiones, a México se le considera un país accesible y bien comunicado ya que cuenta con una extensa red de carreteras y con un amplio sistema ferroviario, lo que permite tener comunicado al país internamente y con sus fronteras tanto al norte como al sur, formando conexiones entre Estados Unidos el primer socio comercial de México, y Guatemala y Belice, así como con sus puertos en el Océano Pacífico, en el Golfo de México y en el Mar Caribe.

Se tienen que valorar los niveles de calidad y eficiencia que alcanzan los medios de transporte y comunicación mexicanos a nivel mundial, ya que eso determina los costos de acceso a otros mercados tanto de bienes como de servicios, y sobretodo porque proporciona los servicios básicos en beneficio de su sociedad permitiendo que se lleven a cabo las actividades productivas lo que resulta en una integración regional y en un desarrollo social equilibrado.

A pesar de contar con una extensa red carretera y ferroviaria e incluso dejando de lado las condiciones físicas de estas, los demás sectores están lejos

de alcanzar las posiciones que alcanzan países como China o incluso Chile país con el que se hizo una comparación en el tercer capítulo.

Tener una buena y moderna infraestructura física que ofrezca servicios eficientes y de calidad, no es una situación voluntaria sino algo que la misma dinámica internacional le exige a cualquier país que quiera participar en ella, con esto los beneficios serán muchos; se elevarán los niveles de producción y los costos disminuirán, el comercio se podrá diversificar tanto en lo externo como en lo interno, se mejorarán las condiciones de salud, de educación, los niveles de bienestar, los empleos, etc.; lo que no solo logra un crecimiento económico sino a su vez impulsa el desarrollo de la sociedad.

Actualmente, la infraestructura física es un factor de competitividad internacional y a través de esta también se mide el grado de desarrollo humano y no solo el económico.

Si se revisa de manera detallada el Índice de Competitividad Global, se especifica que tan lejos está México de ser un país realmente competitivo a nivel internacional, lo que deja mucho que desear si se consideran las ventajas competitivas que ofrece el territorio mexicano por su posición geográfica.

De las 144 economías que son medidas por el índice de Competitividad, México ocupa el lugar número 65 en materia de infraestructura, por esa posición el país tiene aún mucho por hacer.

Sin duda alguna, para que México sea un país competitivo requiere de más y mejor infraestructura. Para que la creación de la infraestructura sea un hecho se requiere una mayor inversión y políticas públicas; se necesita de la participación del Estado en colaboración con la inversión privada, dado que su participación ha sido relevante a pesar de las críticas en contra que se puedan tener.

En México, si bien no ha dado los resultados que se esperan, como se demuestra en la investigación no ha sido culpa de la iniciativa privada sino del

gobierno que no ha sabido de qué manera llevar a cabo su implementación; la participación privada ha sido y es generadora de diversos proyectos esenciales en la logística del país.

En el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018, ambas inversiones juegan un papel esencial para el futuro desarrollo de proyectos, los cuales coadyuvarán al desarrollo económico y social de México, lo que permitirá en años futuros, que los mexicanos gocen de una mejor calidad de vida y el país tenga una mayor proyección a nivel internacional.

México, al querer seguir siendo una economía que juegue un papel importante dentro de la economía mundial, tiene que destinar una mayor parte de su PIB al mejoramiento de su infraestructura la cual se ha ido desarrollando a través de las demandas que impone tanto la sociedad interna como el sistema internacional, pero también para que los resultados no solo produzcan crecimiento económico, sino que se genere una mejora en el bienestar social, lo cual es un problema en el país ya que a pesar del crecimiento económico logrado, las desigualdades dentro de la sociedad aún son muy marcadas.

El país actualmente invierte alrededor del 11% de su PIB en infraestructura en general, mientras que países como India y Corea superan tasas de 30% y en China más del 40%, esto demuestra la urgencia de implementar políticas públicas para alcanzar mayores niveles de inversión en mantenimiento, modernización y creación de infraestructura principalmente en comunicaciones y transportes, prestando mayor atención en aquellos sectores en los que se encuentran más atrasados y en aquellos que se están convirtiendo en una necesidad como son las telecomunicaciones.

México es un país que cuenta con valiosos elementos para tener una activa participación en la arena internacional principalmente en el ámbito económico, cuenta con una gran extensión territorial que le brinda una diversidad en cuanto a flora y fauna, posee una ubicación geográfica estratégica y de aprovecharse de

manera estratégica en un futuro se estará hablando del país como una potencia a nivel mundial.

Por el momento a pesar de que el país cuenta con todo lo anterior, en la realidad no sucede lo esperado, dentro del territorio existen diferencias muy marcadas, mientras que en ciertos Estados la calidad de vida es excelente existen otros en donde la sociedad va al día e inclusive no cuentan con las condiciones necesarias para tener una buena alimentación.

Diversos factores han generado esa situación, con el desarrollo de la investigación, la infraestructura en transportes y comunicaciones ha jugado y seguirá jugando un papel esencial en esas desigualdades, ya que si se retoma que la infraestructura es la columna vertebral de un país, sin esta un país no puede tener rumbo, ya que no puede generar un desarrollo social que en principio tendría que ser el principal interés nacional, aunado a un desarrollo económico.

Así mismo una manera de hacer frente a la globalización de las economías nacionales y a los efectos de esta, es contar con una infraestructura física determinada, es decir:

- Contar con un sistema portuario amplio y altamente desarrollado que cuente con los medios que demanda su operación, ya que uno de los problemas de este medio ha sido la insuficiencia para atender la creciente demanda de servicios considerando su participación en la actividad turística por un lado y comercial por el otro; a través de este medio se transporta un gran número tanto de personas como de mercancías a larga distancia, en comparación con otro medio como lo es el aéreo.

El desarrollo de este último no deja de ser importante para ciertas industrias, por el tiempo de traslado tanto de mercancías como de personas; por lo que se requiere de un sistema aéreo moderno, que satisfaga las demandas de la sociedad y que sea accesible en cuanto a costos.

- Reactivar la participación del sistema ferroviario, ya que es el medio más eficiente de transporte para recorrer largas distancias y para transportar grandes volúmenes de mercancías, no es tan costoso en comparación de otros medios como el aéreo.

- El impulso a la creación de proyectos de trenes suburbanos o interurbanos debe seguir siendo una línea de acción en beneficio de la población, acortando distancias y tiempos de recorrido así como disminuyendo costos.

- Mejorar la calidad de la red carretera, impulsar la construcción y de igual manera su modernización implementado los sistemas inteligentes de transportes, reduciendo el número de accidentes y robos que se presentan en este medio de transporte, este sector es sin duda el más importante si se toma en cuenta que es a través de este medio que el país se puede conectar de norte a sur y de este a oeste.

El acceso a ciudades, regiones puertos y fronteras debe ser el eje principal para atender en materia carretera, ampliar las fuentes de financiamiento y los mecanismos de asociaciones público- privada puede ser una manera para lograrlo.

- Impulsar el desarrollo y modernización de telecomunicaciones, ya que el uso de nuevas tecnologías como lo es el uso del internet, impacta no solo en el ámbito social sino también en el comercial, razón por la cual se vuelve indiscutible su uso y participación dentro de la globalización. Actualmente las telecomunicaciones se consideran una infraestructura base para el desarrollo y crecimiento económico del país y si bien actualmente el gobierno en turno está implementando nuevas políticas públicas para que se avance en el desarrollo de este sector aún falta mucho por hacer, en el Índice de Competitividad Global los puntajes más bajos se presentan en el rubro de telecomunicaciones.

El gobierno de Enrique Peña Nieto, tiene presente las deficiencias que se tienen en cuanto a transportes y telecomunicaciones principalmente, para hacer

frente a una realidad internacional en la que lo que impera es la competencia por obtener más mercados, el proyecto ya se tiene definido y se avanza en el desarrollo de este, solo queda esperar para verificar si realmente se llevarán a cabo los proyectos en tiempo y forma como se tienen previstos o si pasará lo que comúnmente ocurre, es decir terminará el gobierno en turno dejando inconclusos proyectos que se consideran esenciales a los cuales ya se les ha invertido una fuerte suma de capital y que dejarán de ser atendidos a la llegada de un nuevo gobierno.

Hace falta una buena regulación en materia de participación privada, esta estrategia seguirá en pie, pero el futuro de sus efectos también quedan en duda, se puede llegar a considerar que seguirán pesando más los negativos sobre los positivos, hasta que no se lleve a cabo una reforma en las instituciones y en el marco jurídico del país.

México tiene una gran tarea si quiere lograr un mayor desarrollo y crecimiento económico, pero si empieza mejorando la infraestructura física, le quedarán menos retos por enfrentar ya que muchos problemas estarán resueltos al tener un país interconectado interna y externamente, un país productivo que pueda satisfacer las demandas de los consumidores a bajos costos, que tenga una diversidad de mercados, y que cuente con una sociedad que tenga altos índices de calidad de vida y que pueda desarrollar cualquier actividad económica en el lugar donde se encuentre.

La responsabilidad no solo será cuestión del gobierno sino de todos los actores sociales, ya que actualmente así funciona el sistema en el que se está inmerso.

La realización de esta tesis puede resultar valiosa al destacar la importancia que juega la infraestructura física en el rubro de carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, servicios de telefonía móvil y fija e internet, tanto en el desarrollo como en el crecimiento económico del país ya que están estrechamente relacionados y son sectores prioritarios.

El comercio exterior es una de las principales fuentes de ingresos en México para que se dé un verdadero intercambio de bienes y servicios es imprescindible contar con la infraestructura física referida.

Se está en un mundo de constante cambio y que se ha transformado de una forma tan acelerada ante la cual no se puede ser ajeno, lo cual se presenta como un gran desafío pero también como nuevos horizontes de oportunidades, en donde ya no existen las fronteras y todos los países compiten estando estrechamente relacionados entre sí, en donde ya no existen las guerras por búsqueda de territorio sino por la obtención de mercados.

La creación de infraestructura física, demandará gente especializada que tenga presente, sobre cualquier otra cuestión, que cada proyecto en infraestructura requiere de una visión a largo plazo; se necesitarán profesionistas interesados en ser partícipes en los organismos ya sean privados o públicos encargados de regular los sectores carreteros, portuarios, ferroviarios, aeroportuarios los cuales contribuyen al desarrollo económico y social del país.

En cuanto a las telecomunicaciones principalmente en el sector del servicio de internet, son las nuevas generaciones las que pueden contribuir al desarrollo y ampliación de este sector por ser ellos quienes se encuentran inmersos en una sociedad de la información en donde estar a la vanguardia de los servicios que ofrecen las nuevas tecnologías se vuelve algo imprescindible.

Como reflexión final la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción ha presentado un círculo el cual comienza con inversión en infraestructura física lo que resulta en una creación de empleo y riqueza, que genera mayor competitividad del estado atrayendo capitales y finalmente generando ingresos fiscales los cuales de volverse a invertir en infraestructura estarían entrando de nuevo en el círculo descrito, el cual deberían de tener presentes todos los países por su impacto y por el fenómeno al que se enfrentan; la globalización.

Fuentes de Información

Bibliografía

Blanco Uribe, Mariela, “*Vías generales de telecomunicaciones en el sector eléctrico*”, Revista de la Facultad de Derecho N° 57, Caracas, Editorial texto, 2002, 549 pp.

Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, *Los retos de la Infraestructura en México 2013-2018*, cmic, México, marzo 2013, 92 pp.

Chias Becerril Luis et al., *El sistema carretero como articulador de las ciudades en Los grandes problemas de México; v. 2, Desarrollo Urbano y Regional*, México, D.F., El Colegio de México, 2010, 657 pp.

Consejo de Políticas de Infraestructuras, *Política de inversión en infraestructura: bases para una propuesta*, México, 44 pp.

Cosío Villegas Daniel, *Historia mínima de México*, Colegio de México, México, 1994, 198 pp.

Dávila Francisco, La unión europea y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en *Globalización, Integración, América Latina, Norteamérica y Europa*, ed. Fontamara, 2002, México, 220 pp.

David Cornejo, “*Carretera perdida*”, América Economía, núm. 440, octubre 2014, 71 pp.

Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, *Anuario Estadístico Ferroviario*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2013.

García Gilberto, *El impacto de la privatización en las telecomunicaciones en Gestión y Política Pública*, volumen XIII, número 2, s/lugar de edición, 2004, 378 pp.

Geneviève Marchini, *“La competitividad externa de Canadá y de sus socios del TLCAN revelada en los índices internacionales”*, México y la Cuenca del Pacífico, Vol.6, núm. 19, mayo/agosto 2003, 25 pp

Glade William, *Privatización de empresas públicas en América Latina*, México, Gernika, 1995, 244 pp.

Guarnido Rueda, Almudena et al. , *La desregularización y privatización de las empresas públicas: el caso de las telecomunicaciones en España*, España, Universidad de Almería, 2007, 251 pp.

Guasch, J. Luis, *Concesiones en infraestructura. Como hacerlo bien*, España s/editor, 2005, 232 pp.

Hernández Érika, *“Buscan conectividad México e Indonesia”*, Reforma, “Nacional”, México, 10 de julio del 2013, 26 pp.

Hernández Laos, Enrique, *La competitividad industrial en México*, México, Plaza y Valdés, 2000, 1era edición, 397 pp.

Jadir Gómez Arizmendi, *“Infraestructura carretera”*, 50 firmas de infraestructura más importantes en México, año 3, núm. 17, México, IDM Infraestructura y desarrollo en México, octubre-noviembre, 2014, 112 pp.

Louis de Grange C., et. al., *Infraestructura crítica para el desarrollo, bases para un Chile integrado estimaciones 2014-2018 y 2014-2013*, Chile, Cámara Chilena de la Construcción, 2014, 438 pp.

Maura, *La privatización en América Latina ¿Reconquista financiera y económica de España?*, Madrid, Popular, 297 pp.

Monforte Ocampo, Arturo M., *Conservación de carreteras federales libres de peaje*, Academia de Ingeniería de México, 2008, 31 pp.

Moreno Pérez, Salvador, *La infraestructura y la competitividad en México*, México, Centro de estudios sociales y opinión pública, núm. 60, noviembre 2008, 30 pp.

Mourougane Annabelle y Pusi Mauro, *Promoción del desarrollo de la infraestructura en Brasil, Argentina*, Asociación Internacional de Presupuesto Público –ASIP, OCDE, 2013, 145 pp.

OCDE, Estudios económicos de la OCDE, 2007, México, Edebé, 185 pp.

Pradilla Cobos, Emilio, *“Privatización de la infraestructura y los servicios públicos: sus contradicciones”*, Revista Argumentos, núm. 21, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, 1994, 79 pp.

Presidencia de la República, *Plan de desarrollo nacional 1989-1994*, México, mayo 1989.

Presidencia de la República, *Programa de inversiones en Infraestructura de Transportes y Telecomunicaciones 2013-2018*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ciudad de México, 2013, 44 pp.

Poder Ejecutivo Federal, *Segundo Informe de Gobierno*, México, 2014.

Real Estate Market & Lifestyle, *“El sector de carga crecerá 4% AMANAC”*, Forum noticias del sector, núm. 90, México, 2013, 224 pp.

Rozas Patricio; Sánchez Ricardo, *“Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual”* en División de Recursos Naturales e Infraestructura, Naciones Unidas CEPAL, Santiago de Chile, 2004, 120 pp.

Sánchez Ricardo J.; Gordon Wilmsmeier, *“Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados”*, en Serie recursos naturales e infraestructura, CEPAL, Santiago de Chile, División de recursos Naturales e Infraestructura, 2005, 57 pp.

Scheinvar Isaac, *“Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México”* en Serie Reformas Económicas, núm. 20, CEPAL, Santiago de Chile, Abril 1999, 60 pp.

Schwab Klaus, *The Global Competitiveness Report 2014-2015*, Switzerland, World Economic Forum, 2014, 565 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Diseño y gestión de proyectos carreteros en asociaciones Público-Privadas*, México, 2011, 175 pp.

Secretaría de Economía, “*Fortalezas de México*”, PROMEXICO INVERSION Y COMERCIO, México, 2014, 15 pp.

Secretaría permanente del SELA, *Infraestructura física para la integración en América Latina y el Caribe*, Caracas, 2011, 59 pp.

Sergio A. Ruiz Olmedo, “*Limitaciones de la carga aérea en México*”, Énfasis Logística, núm. 162, México, Agosto 2014, 26 pp.

UNESCO, *Enfoques estratégicos sobre las TIC en educación en América Latina y el Caribe*, Chile, 2014, 59 pp.

Walter, Jorge; Senén González Cecilia, *La privatización de las telecomunicaciones en América Latina*, 1era edición, Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1998, 341 pp.

Zoraida Vázquez Josefina, *Historia de México*, Santillana, México, 2003, 189 pp.

Fuentes Electrónicas

Aguilar Daniel, “Destinan 88 mdp para empleo temporal en Chiapas”, [en línea], México, Cuarto Poder tu diario vivir, 22 de septiembre del 2014, Dirección URL: <http://www.cuartopoder.mx/destinan-88-mdp-para-empleo-temporal-en-chiapas/>, [consulta: 24 de octubre del 2013].

Forbes Staff, “México se perfila como la economía 10 a nivel mundial”, [en línea], Forbes, 20 de febrero del 2014, Dirección URL: <http://www.forbes.com.mx/mexico-se-perfila-como-la-economia-10-nivel-mundial/>, [consulta: 19 de noviembre del 2014].

Gali Emiliano, La nación, “La otra cara de Brasil: colapso de infraestructura”, [en línea] pág. 1, 2013, dirección URL: <http://www.lanacion.com.ar/1572941-la-otra-cara-de-brasil-colapso-de-infraestructura>, [consulta: 3 de junio del 2013].

Gallegos Gabriela, “Tras 13 años de construcción, la Durango-Mazatlán, llena de baches”, [en línea], El Financiero, 04 de noviembre del 2014, Dirección URL: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/carretera-durango-mazatlan-se-llena-de-baches-en-un-ano.html>, [consulta: 6 de noviembre del 2014]

Gómez Jadir, “Modernización de la Carretera Sonoyta- San Luis Rio Colorado en Sonora”, [en línea] México, Infraestructura y desarrollo en México, sección “Destacados infraestructura carretera”, abril/mayo del 2014, Dirección URL: <http://revistainfraestructura.com.mx/modernizacion-de-la-carretera-sonoyta-san-luis-rio-colorado-en-sonora/>, [consulta: 17 de octubre del 2014].

“Inversión en infraestructura en México y Brasil, rezagada, [en línea], El Economista, 26 de junio del 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/06/26/inversion-infraestructura-mexico-brasil-rezagada-moodys>, [consulta: 23 de noviembre del 2014].

Notimex/La Razón Online, “EPN anuncia extensión de cuatro líneas del Metro”, [en línea], La Razón de México.com.mx, Dirección URL: <http://razon.com.mx/spip.php?article227792&tipo=especial>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

OCDE en México, Dirección URL: <http://www.oecd.org/centrodemexico/>

Ojeda Yesicka, “Destinarán 650 mdp a expansión del puerto de Guaymas”, [en línea], El Imparcial.com, 3 de noviembre del 2014, Dirección URL: <http://www.elimparcial.com/EdicionEnLinea/Notas/Sonora/03112014/905426-Destinaran-650-mdp-a-expansion-del-puerto-de-Guaymas.html>, [consulta: 8 de noviembre del 2014].

Peregil Francisco, Chile anuncia un plan millonario de infraestructuras para modernizar el país, [en línea], 4 de julio del 2014, Dirección URL:

http://internacional.elpais.com/internacional/2014/07/04/actualidad/1404459958_681893.html, [consulta: 20 de noviembre del 2014].

Portal Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/>

Portal del Sistema Colectivo de Transporte Dirección URL: <http://www.metro.df.gob.mx/>

Presidencia de la República Dirección URL: <http://www.presidencia.gob.mx/>

Rodríguez C. Javier, “La SCT tiene en puerta 25 proyectos de APP carreteras”, [en línea], Obrasweb, 12 de febrero del 2014, Dirección URL: <http://www.obrasweb.mx/construccion/2014/02/12/la-sct-tiene-en-puerta-25-proyectos-de-app-carreteras>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

Sede subregional de la CEPAL en México, Dirección URL: <http://www.cepal.org/mexico/>

SupCorp,” Historia del Ferrocarril en México”, [en línea], Asociación Mexicana de Ferrocarriles, A.C., 11 de noviembre del 2010, Dirección URL: <http://www.industriaferroviariaonline.com/2010/11/historia-del-ferrocarril-en-mexico/>, [consulta: 7 de noviembre del 2014].

World Economic Forum, Dirección URL: <http://www.weforum.org/>