



## FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN

### DIVISIÓN SISTEMA UNIVERSIDAD ABIERTA

ASIGNATURA: ADMINISTRACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE

#### Unidad Uno

#### HISTORIA DEL AUTOTRANSPORTE

#### ANTECEDENTES

##### BERING, PUENTE DE HIELO

Milenio antes de Cristo, hombres con sionomía mongoloide y de costumbres nómadas, aprovecharon la formación de gruesas capas de hielo sobre el casquete boreal de nuestro mundo para atravesar del extremo oriental de la península de Chukisky, en Siberia, al extremo Noroccidental de América, en Alaska.

Se supone que estos grupos humanos cruzaron el helado estrecho de Bering persiguiendo a los animales, para su alimento, o bien en busca de mejores climas; así remontaron la corriente del Yukon y se internaron más al Sur, en un lento, pero constante incursionar hacia las tierras del Sol.

Otra teoría sostiene que grupos polinesios llegaron a este continente por las costas del Océano Pacífico. Cualquiera que haya sido el grupo de pobladores, ignoraba encontrarse con un nuevo mundo de más de 42 millones de kilómetros cuadrados de extensión.

Por los lugares donde se han encontrado los utensilios que esos hombres utilizaron, ha sido posible establecer los rumbos de sus migraciones y el nivel de su desarrollo cultural

Más tarde, y después de una milenaria evolución independiente, se destacan en este continente dos grandes zonas de desarrollo cultural. **Mesoamérica** y la región **Andina**.



Mesoamérica, fue la zona en donde diversos pueblos compartieron aspectos como los religiosos, sistema de medición de tiempo -calendario-, métodos agrícolas, organización político-social y su escritura, que dieron como resultado las grandes culturas prehispánicas mexicanas, entre las que sobresalen:

**La Olmeca**, primera civilización superior cuyos núcleos originales aparecieron a comienzos del primer milenio antes de Cristo -a lo largo de las costas del Golfo de México, en los límites de los actuales estados de Veracruz y Tabasco -, inventora de las primeras formas del calendario mesoamericano y la más antigua escritura en lo que se conocería después como el Nuevo Mundo.

**La Maya**, desplegada en una extensa zona mesoamericana durante un lapso aproximado de 2000 años, constructora de ciudades y monumentos sorprendentes, y asiento de extraordinarios matemáticos, astrónomos y exquisitos arquitectos y lapidarios.

**La Tolteca**, que floreció en el altiplano, del año 900 al 1168 d C., y en cuya capital, Tula, la deidad Quetzalcoatl se personificó en un sacerdote, verdadero mito cultural.

**La Mexica o Azteca**, la última de las culturas prehispánicas, heredera de más de dos milenios de creación cultural, que a la llegada de los españoles dominaba un enorme territorio poblado de millones de seres que habitaban lo que hoy es México.

Sorprendería al antiguo continente que a pesar de no contar con animales de carga o de transporte, de no conocer el uso de la rueda en aplicaciones de trabajo, y de no existir herramientas de bronce o de hierro, las altas civilizaciones mesoamericanas hubiesen creado verdaderas obras características de sociedades organizadas.



## CAMINOS DE AGUA

### **CANALES**

La cuenca del Valle de México, consistía en un extenso sistema de lagos de poca profundidad, lagunas y pantanos formados por las precipitaciones pluviales que descendían de las montañas, y por muchos grandes y pequeños manantiales. En el siglo XVI, ésta área cubría una octava parte de la cuenca y había sido poblada desde tiempos antiquísimos; innumerables sitios importantes habían florecido, de tal forma que cuando los aztecas se asentaron el valle, destacaban Culhuacan, Chimalpa y Chimalhuacan.

El uso de los canales para el transporte fue de gran importancia. López de Gómara calculaba que existían 200 mil barquillas en México y quizás más, pues tan sólo para transportar gente y bastimentos había 50 mil.

Torquemada consignó que no había vecino en toda la laguna que tuviera su propia canoa. Para satisfacer las necesidades del intenso tráfico, había atracaderos y canales o acequias hondas, que iban de una ciudad a otra y en ocasiones penetraban hasta el interior de la zona habitada, como el caso de la acequia real, por la que se llegaba al centro ceremonial. Este canal en especial siguió dando servicio durante la época colonial. El tamaño y la profundidad de algunos canales permitieron la navegación de los bargantines españoles, que fueron vitales para la conquista de la ciudad.

Al Norte de Tenochtitlan se encontraba el más famoso embarcadero, que aprovechaba la existencia de un islote, el cual daba lugar a la formación de un remanso conocido más tarde con el nombre de La Lagunilla, del que se dice que en su interior podían tener cabida hasta 25 mil canoas.

### **RUTAS LACUSTRES, FLUVIALES Y COSTERAS**

#### **Lacustres**

Las vías lacustres de Tenochtitlan eran de hecho rutas comerciales; las había hacia el exterior y las que se podrían considerar como internas que ligaban a todos los pueblos ribereños del gran lago.

Los productos que se transportaban por la ruta de las canoas, eran hortalizas, frutas y flores, cereales, mieles y diferentes materiales de construcción, e inclusive agua. Todo lo posible era transportado en canoas, dando con ello solución parcial a la carencia de animales de carga.



Las canoas más grandes llegaron a tener 15 metros de largo y capacidad para varias toneladas; eran de madera, tronco ahuecado y poco fondo. Huitzilopochco, Mexalcingo, Chalco, Atenco, Xochimilco, Ayotzingo y Tetelco, eran los principales puertos de embarque, dependiendo de los productos que debían transportarse y de sus lugares de origen. Desde cualquiera de ellos podían ser llevados en un solo viaje y descargados cerca del Palacio, en el centro de la ciudad, en una jornada de seis a ocho horas desde Ayotzingo.

### **Fluviales**

Los ríos eran también caminos de agua, rutas comerciales o de conquista, e indiscutiblemente los de las cuencas del altiplano eran usados en los tres aspectos citados.

Las condiciones geográficas y climáticas del país, sitúan sus cuencas hidrológicas más importantes de los estados de Veracruz, Tabasco y Chiapas, regiones donde se desarrollaron las culturas Olmeca, Maya y Totonaca, las que necesariamente usaron los ríos como vías de expansión y comunicación.

Por el testimonio de los europeos, queda manifiesta la habilidad de los pueblos mesoamericanos para establecer rutas fluviales determinantes para el desarrollo regional.

### **Costeros**

El comercio a lo largo de las costas posiblemente se llevaba a cabo con varios tipos de embarcaciones, tanto en el Golfo como en el Océano Pacífico. Colón en 1502, cerca de Guanaja, Honduras, observó una gran canoa, posiblemente una balsa de unos tres metros de ancho, que llevaba varios mercantes con sus familias procedente de Yucatán.

La ruta marítima maya estaba considerada como una importante vía de comunicación, misma que se iniciaba en la costa del Golfo de México, rodeaba la Península de Yucatán y bajaba hasta Centroamérica, incluyendo sitios de gran actividad mercantil, entre los que se citan Potomchan y Citaman, en Tabasco; Xicalanco y Champoton, en Campeche, Chauaca, Cachi, Conil y Ecab, en la parte Noreste de la Península de Yucatán, continuando hacia el Sur, la Bahía de la Ascensión, Bacalar y Chetumal, en la costa oriental; Nito cerca de la costa y Naco, tierra adentro en Guatemala y Honduras, respectivamente.



## CAMINOS DE TIERRA

### **CALZADAS**

La dominación que alcanzaron los aztecas en Mesoamérica la ejercían desde su capital, Tenochtitlan, -hoy ciudad de México-, fundada en 1325 tras una larga y penosa peregrinación; para 1519, fecha en que la conocieron Hernán Cortés y su grupo de conquistadores, era grande, opulenta y organizada. La estratégica traza urbana de la lacustre ciudad suscitó admiración entre los europeos, según conceptos tomados de las Cartas de Relación del propio Hernán Cortés:

"Esta gran ciudad de Temixtitlan esta fundada en esta laguna salada y desde la tierra firme hasta el cuerpo de la dicha ciudad, por cualquier parte que quisieron entrar en ella, hay dos leguas. Tiene cuatro entradas, todas de calzada hecha a mano, tan ancha como dos lanzas jinetas. Es tan grande la ciudad como Sevilla y Córdoba. Son las calles de ella, digo las principales, muy anchas y muy derechas, y algunas de éstas y todas las demás, son la mitad de tierra y por la otra mitad es agua, por lo cual andan en sus canoas y todas las calles de trecho a trecho están abiertas por donde atraviesa el agua de las unas a las otras, y en todas estas aberturas, que algunas son muy anchas, hay sus puentes de muy anchas y muy grandes vigas, juntas y recias y bien labradas, y tales, que por muchas de ellas pueden pasar 10 a caballo juntos a la par. Y viendo que son los naturales de esta ciudad quisiesen hacer alguna traición, tenían para ello mucho aparejo, por ser la dicha ciudad edificada de la manera que digo y quitadas las puentes de las entradas y salidas, nos podrían dejar morir de hambre sin que pudiésemos salir a la tierra"

### **CALLES**

En su origen, los aztecas se asentaron en un pequeño islote del gran lago, pero como la población iba en aumento, terminaron por ocupar y unir todas las islas del lago, rellenando con tierra las partes intermedias, hasta alcanzar la mancha urbana dimensiones considerables. El conquistador Francisco de Aguilar estimó que en el momento de la conquista de Tenochtitlan, ésta tenía de *"80 a 100 mil casas"* y, calculando un promedio de cinco habitantes por casa, la población era cerca de 500 mil habitantes.

Las calles principales, en especial las que seguían la dirección de las grandes calzadas, eran anchas y rectas pues se podía mirar de uno a otro extremo; tenían el piso de tierra y estaban destinadas para el paso de los peatones. Había también calles angostas por las cuales apenas cabían dos personas de frente; estos verdaderos callejones comunicaban sitios muy frecuentados. Otras calles eran sólo canales para el tránsito de las canoas y había una tercera clase que tenían en el centro, o en uno de los lados, un canal para las barcas y, al lado contrario, pisos firmes para los



transeúntes, es decir, calles mixtas. A los canales daban las puertas falsas de las casas y el sello característico de Tenochtitlan era que, cerca de las islas componiendo parte de la ciudad, se encontraban las **chinampas** o huertos flotantes, invención mexicana utilizada para la siembra de maíz, chile, hortalizas y otras plantas comestibles.

El caserío de Tenochtitlan se distinguía perfectamente desde la lejanía, en la inmensidad del área lacustre, con sus grandes y bien trazadas calzadas y calles. A caso por ello impresionó tan profundamente a los españoles.

## **CAMINOS**

El registro más antiguo que hace alusión a los caminos prehispánicos señala que, consolidado el poder de los mexicas, éstos entablaron batalla contra los xochimilcas, a quienes vencieron. Entre los tributos que les impusieron, se ordenaba la construcción de una calzada desde Xochimilco hasta Tenochtitlan, la cual fue construida rápidamente, pues se disponía de una fuerza de trabajo de miles de brazos. En su construcción se utilizó piedra y tierra.

Y es que siendo el pueblo mexicano guerrero por excelencia, una de sus necesidades básicas era proyectar y localizar estratégicamente los caminos, por donde debían llegar con puntualidad los tributos impuestos a los pueblos sujozgados; transitar sin obstáculos los correos que mantenían informado al Emperador de lo que sucedía en sus dominios; y circular sin dificultades las embajadas de comerciantes.

Algunos documentos históricos refieren que los caminos prehispánicos eran simples brechas, abiertas a través de bosques y montañas; sin embargo, otros precisan que los mexicanos construyeron sus caminos con terracerías, usando sólidas bases de piedra, cuya superficie era revestida con grava para rellenar los intersticios, y una capa de argamasa como cemento natural, que al endurecer formaba una cubierta recia y lisa. La anchura de esas vías alcanzaba hasta ocho metros para facilitar el intenso tránsito de viajeros de las numerosas caravanas de mercaderes, de los **pains** o correos, de los **tequipantitlatis** o mensajeros de guerra y de numerosos **topiles** o **tamemes**.

Los comerciantes o **pochtecas** desempeñaban una de las actividades vitales dentro de la organización azteca; tenían la doble misión de ser vendedores y espías; abrían los caminos para aquellos que llegaban después como guerreros o colonos pacíficos. A menudo, la descripción de los **pochtecas** sobre las regiones y sus recursos, abría el apetito de los reyes, sus servicios eran tan considerados que ser **pochteca** daba



oportunidad de pertenecer a la nobleza.

Los correos y postas contaban con estaciones comunes y otras extraordinarias que se instalaban en el campo de guerra, las cuales se llamaban Techialoyan, en que vivían los mensajeros muy ligeros y ejercitados, concededores de las veredas y atajos. El sistema siempre fue muy efectivo enviando un correo del ejército, corría sin descanso hasta el primer Techialoyan y comunicaba su mensaje a otro de los correos, quien partía de inmediato a otra estación y así de posta en posta, volaba la noticia sin que fuera interrumpida un solo momento, hasta llegar a la ciudad de México.

En relación al transporte, el México prehispánico no conocía para este uso la rueda, por tanto el transporte se hacía a través de cargadores humanos llamados **tlamemes**. Clavijero dice al respecto:...lo que no se transportaba por agua, se llevaba al hombro, y para esto, había infinidad de hombres de carga, llamados **Tlamama** o **Tlameme**. Acostumbrábanse desde niños, a aquel ejercicio, en que habían de emplearse toda la vida.

Respecto a las rutas, los ingenieros Celso del Villar y Juan Peña Raso realizaron un trabajo de localización de las vías terrestres de comunicación mexicanas, -que constituían una verdadera red caminera de la altiplanicie-, basándose en códigos prehispánicos y en la primera Carta General de la Nueva España que elaboró Carlos Sigüenza y Góngora. Según sus investigaciones, las rutas de comunicación, clasificadas en principales y secundarias, fueron:

### **Principales**

\*De Tenochtitlan a Texcoco, Teotihuacan y Tollancingo

En esta población se iniciaban dos vías: una a Papantla, en la costa del Golfo, y la otra a Veracruz, de donde continuaba siguiendo casi paralelamente la costa hasta la región maya.

\*De Tenochtitlan a Xicalanco

\*De Tenochtitlan a Atlixco, Cholula, Tecamachalco y Xicalanco

De Xicalanco partían dos rutas: una a Tlaxiaco, en la región Mixtecozapoteca y la otra a Tehuantepec, Tuxtla y Centroamérica.

### **Secundarias**

\*De Tenochtitlan a Tollocan, Tanayac y Jungabac, en la región purépecha

\*De Tenochtitlan a Nexapan, Chutla, Tecpan y Mexcaltepec, en la región



del Pacífico

\*Tenochtitlan a Tequixquiapan, hacia el Norte.

Los Mexicas mantuvieron guarniciones militares permanentes en sitios estratégicos, para evitar la invasión de las tribus bárbaras.

Caminos Costeros del Golfo

Existe una hipótesis en el sentido de que los antiguos olmecas fueron los primeros en establecer los caminos costeros del Golfo, por los que lograron difundir su avanzada cultura.

Posteriormente, estos caminos fueron utilizados por los mayas y en especial por los chontales tabasqueños, encargados, por así decirlo, de enlazar el área comercial del centro con la Península de Yucatán. Ambos grupos fueron grandes comerciantes y hábiles navegantes; con sus enormes cayucos, con cupo hasta para 40 personas y mercaderías, partían de los puertos del Golfo para recorrer toda la Península de Yucatán, Belice y América Central; traficaban, incluso hasta Darien en Panamá. Para estos grandes recorridos, tenían lugares de descanso y provisión a cada 10 o 15 kilómetros sobre las costas de Tabasco y la Península y había puertos chontales en Nito, Guatemala y Naco, Honduras.

Los Sacbés

Numerosos caminos comunicaban a la federación de estados, que integraban el mundo maya. Ciudades como Cobá y Uxmal, eran centros de donde partían redes de caminos que tuvieron la particularidad de atravesar el manto de agua de las lagunas; estos fueron llamados caminos de agua, que se conectaban con la vereda o el sendero y que a su vez, se unían con los anchos caminos terraceados, **Sacbés**, que enlazaban a los grandes centros ceremoniales, como el de Cobá en Quintana Roo, a Chichén Itzá, en Yucatán, que se dice medía 100 kilómetros, con anchura de nueve metros y medio.

## CAMINOS DE CONQUISTA

En 1519 llegó la expedición de Hernán Cortés a lo que hoy es Veracruz, allí confirmó las noticias del esplendor de Imperio Azteca y del enorme poder del rey Moctezuma II, quien había seguido sus pasos informado por los veloces correos mexicas.

En la costa oriental, empezó a tener conocimiento de Moctezuma; recibió solicitudes de algunos caciques para que los liberara de la "tiranía





azteca", circunstancias que sería su mejor aliada.

En agosto del mismo año Hernán Cortés partió hacia México, con un buen número de aliados cempoaltecas para entablar tratos con Moctezuma. Los lugares que tocó en su ruta fueron los siguientes: Cempoala, Xalapa y Tlaxcala, en donde logró la amistad con los vecinos tlaxcaltecas y preparó su ataque a Cholula, ciudad que sería dominada tras una fiera batalla. Cortés condujo su ejército, en la última y más difícil etapa de su histórico viaje, por un camino cubierto de nieve que pasa un punto a tres mil metros de altura entre los volcanes Popocatepetl e Iztaccihuatl. El ejército español había engrosado sus filas con los tlaxcaltecas, encargados de transportar la artillería y despejar el camino, que había sido obstruido por órdenes de Moctezuma.

Las huestes de Cortés llegaron a Amecameca, al pie del Popocatepetl, en donde siguieron recibiendo adhesiones de mexicanos sojuzgados; arribaron a Ayotzingo, junto al lago de Chalco, y el 18 de noviembre del año 1519 hicieron su entrada a México Tenochtitlan.

## **GUERREROS**

Consumada la caída de Tenochtitlan, se inició la expansión de La Conquista. En 1524 es despachado Cristóbal de Olid para buscar una vía de tránsito hacia Las Hibueras, Honduras y otra hacia el Mar del Sur. Ese mismo año, el propio Cortés marchó hacia Las Hibueras en busca de De Olid, quien se había sublevado.

En 1529, Beltrán Nuño de Guzmán salió de México para expedicionar hacia occidente; siguió camino por Guanajuato, Jalisco, Colima, Nayarit y Sinaloa. Fundó la capital de Nueva Galicia en Tepic, misma que habría de ser trasladada a Guadalajara.

De Acapulco, Manzanillo y Tehuantepec salieron sucesivamente las tres expediciones de exploración del Mar del Sur, Océano Pacífico; en la tercera, que fue dirigida personalmente por Cortés en 1535, se descubrió la Península de California.

En 1539, Francisco Vázquez de Coronado partió a recorrer las comarcas septentrionales del país en busca de las fabulosas ciudades de Cíbola y Quiviría, mencionadas por Cabeza de Vaca y Fray Marcos de Niza, sobrevivientes de la expedición a la Florida encabezada por Pánfilo de Narváez, quien había recorrido en diez años los actuales territorios de Louisiana, Texas y Arizona.

Más tardía fue la expedición que habría de conquistar y poblar la provincia de la Nueva Vizcaya, la que se organizó en 1554, al mando de Francisco de Ibarra, quien logró incorporar a la corona española los vastos y ricos



territorios de los actuales estados de Durango y Chihuahua, la parte sur de Coahuila, Sinaloa, Sonora y una fracción de Zacatecas.

La última etapa de colonización ocurrió en 1744, cuando don José Escandón fue comisionado para colonizar Tamaulipas. Al concluir su encomienda, el colonizador del Noreste de México había fundado una ciudad, 17 villas, dos poblaciones y dos reales de minas.

## **COMERCIALES**

Desde los inicios de la Colonia, España estableció un rígido monopolio comercial, prohibiendo el intercambio entre las colonias. Se denegó el comercio directo entre España y Filipinas, entre Perú y la Nueva España, y entre España y Buenos Aires. Para su control, destinó el puerto fluvial de Sevilla, levantó la Casa de Contratación, encargada de controlar transacciones, suministros e inmigración entre España y las tierras transoceánicas descubiertas. En la Nueva España, el único puerto autorizado para comerciar con España era Veracruz.

En 1522, Hernán Cortés ordenó la construcción del camino de Tenochtitlan a Veracruz que lo iba a comunicar con Europa; este camino fue el primero en transformarse en carretera en 1531, cuando Sebastián de Aparicio usó por primera vez en la Nueva España las carretas tiradas por bueyes. Por esta vía llegaron de España la cultura, el gobierno, los misioneros, la imprenta y una gran variedad de productos. Hacia 1540, cien recuas de mulas podían transitar a lo largo del camino, entre Veracruz y la capital.

Las rutas más importantes dentro del Valle de México fueron en su gran mayoría las mismas de los tiempos prehispánicos pero, con los intereses comerciales de los españoles, se multiplicaron los caminos vecinales, los tributarios y los de grandes peregrinaciones religiosas. En cuanto hubo bestias suficientes, los caminos se convertían de a pie a herradura y de esa manera la arriería fue cobrando mayor importancia. Durante la Colonia fue el medio principal de transporte y coadyuvó a desarrollar la agricultura, el comercio y la incipiente industria.

El virrey Antonio de Mendoza ordenó la construcción de importantes caminos, entre ellos, el que va de México a Acapulco, ya que este puerto era el único del Pacífico autorizado a comerciar con las Filipinas. Por ese camino entraban al país productores como seda cruda, floja y torcida, tejidos de seda, telas finas de algodón, almizcle, ámbar, incienso para usos religiosos, perlas, muebles finos y especias, entre otros. Algunos de los productos que la Nueva España enviaba, eran objetos de metal y una gran variedad de telas.

Los caminos que se abrieron a lo ancho y largo del territorio nacional



durante la Colonia, estaban auspiciados por el sistema de consulados, establecidos al concluir la conquista, los cuales tenían a su cargo la construcción y conservación de caminos, arbitrándose los fondos necesarios por medio de los derechos de avería que agravaban las mercancías de importación, así como con lo recabado por concepto del peaje que se exigía a los usuarios de los caminos desde 1574.

Por la red de caminos novohispana llegaban a México minerales, pieles, granos y productos agrícolas del Norte, cerdos de Apan, Calpulalpan, Toluca y de la región michoacana; trigo de Atlixco y Tehuacán; maíz de Toluca, Tepeaca, Ixtlahuaca y Metepec; azúcar de Cuernavaca y de Izúcar, e índigo de Michoacán. En el siglo XVII tres mil mulas entraban diariamente a la capital cargadas de mercancías.

## **MINEROS**

Según informes de oficiales reales, en 1532 se descubrieron las primeras minas. El primer gran distrito minero lo integraron: Taxco, Zacualpan, Sultepec, Zumpango del Río, Espíritu Santo y Tlalpujahua. A mediados del Siglo XVI, se encontraba ya en explotación del segundo gran distrito minero constituido por los reales del Monte de Pachuca y Atotonilco. La explotación del tercer gran distrito minero se inició en Zacatecas en 1547 y en Guanajuato en 1554. En este territorio abundaban más las minas de plata.

Por el auge minero, se abrieron y colonizaron nuevas regiones y se tuvo que integrar una red vial con el propósito de extraer y transportar la producción de las minas. Como consecuencia colateral surgieron la agricultura, la ganadería y ciertas manufacturas y el comercio, necesarios para sostener a los centros mineros. Así, conforme se descubrían las vetas o se consolidaba el trabajo en las ya conocidas, se creaban centros de población y se abrían caminos y brechas.

Entre otras regiones geoeconómicas, sostén de la población de las Minas y sus ciudades, se contaban las de los Valles de México, Puebla, Toluca, Valladolid, el Bajío, centro de Oaxaca, Jalisco y otras. El flujo comercial alcanzaba algunas zonas tropicales no muy alejadas del centro, como las costas de Veracruz, Tabasco, Nayarit, Colima, partes de Guerrero y Chiapas.

La minería durante la época colonial tuvo gran influencia en la distribución de la población, en la agricultura y ganadería, el comercio y los transportes, al adoptar el uso de carretas de dos y cuatro ruedas para carga del metal y ayudó a incrementar el empleo de las diligencias utilizadas para el transporte de personas y mercancías.

Para el quinquenio 1785-1789, aparecen en un reporte documental como



principales centros mineros, los siguientes: Guanajuato, Catorce, Charcas, San Luis Potosí, Zacatecas, Fresnillo, Sierra de Pinos, Taxco, Acualpan, Sultepec, Chihuahua, Parral, Guarisame, Cosihuirachic, Rosario, Cosalá, Copala, Álamos, Ostotipaquillo, Asientos de Ibarra, Real del Monte, Morán, Bolaños, Sombrerete, Zimapán.

Los difíciles obstáculos orográficos del país no lo fueron para la explotación minera, cuyos caminos, se estipulaba, debían ser conservados para el tránsito de recuas y carretas por los propios explotadores de las minas.

Los caminos mineros constituyeron parte de la red de rutas coloniales por la que se comunicaban las diversas regiones mineras, agrícolas y comerciales, manteniendo un flujo del y hacia el exterior, aparte de estimular un intenso movimiento interno.

## MISIONEROS

Tan grande y espectacular como la conquista guerrera en México, fue la religiosa, que llegó a ser calificada de **Cruzada**, aunque la iglesia en la Nueva España nació y estuvo subordinada a la autoridad de los monarcas españoles.

Los primeros en llegar fueron los franciscanos en 1523. Sucesivamente fueron arribando y estableciéndose los dominicos en 1528, los agustinos en 1533, los jesuitas en 1572, los carmelitas en 1585, los mercedarios en 1594, los hipólitos, juaniinos y filipenses en 1657, los betlemitas en 1674 y los camilos en 1755.

Los franciscanos se asentaron en el centro de México, en algunas zonas de Michoacán y más tarde se extendieron rumbo a la Huasteca y el Pánuco. Los dominicos, segundos en orden, extendieron sus casas y conventos sobre la zona de Oaxaca: la mixteca, la región zapoteca y el reino de Tututepec. Los agustinos, en tercer lugar, al encontrar grandes porciones del territorio ya ocupadas por sus hermanos de orden, se establecieron de manera más dispersa; se situaron en el centro de México, en las zonas otomíes y matlalzincas, en la sierra de Puebla y en algunas regiones de Michoacán no ocupadas por los franciscanos.

En la obra civilizadora y educadora de los misioneros en este enorme e inhóspito territorio y entre un ejército de exploradores jesuitas, destacan los nombres de los Padres Ugarte, Kino y Salvatierra, que publicaron obras fundamentales para la historia del Noroeste. Los datos que recogió Kino fueron por mucho tiempo la principal fuente de información para los cartógrafos de su tiempo y ulteriores.

El territorio sobre el cual estaban esparcidos estos religiosos, era muy



vasto y suponía grandes dificultades de comunicación y transporte, que tuvieron que vencer en un afán por materializar su misión evangelizadora.

## **NAVEGACION**

### **LA RUTA DE LOS VIRREYES**

Recién descubierta América, los viajes marítimos tuvieron como propósito principal el conocimiento geográfico de mares y tierras. Después de conocido el tornaviaje y regularizado el comercio con Europa a través de las Antillas, Veracruz era el puerto en la Nueva España, autorizado para comerciar con la metrópoli por el Atlántico.

En sus inicios, el tránsito entre España y América se realizaba por medio de expediciones aisladas que salían de Sevilla o de los puertos americanos habilitados para el comercio con la península. Más tarde, el peligro de ataques corsarios y piratas obligó al gobierno español a establecer el sistema de flotas, en las que se transportaba a América la cultura europea en todas sus manifestaciones. Por esta vía llegaron los virreyes, los artesanos, los militares, los científicos, los misioneros y los comerciantes. España no sólo prohibió el comercio entre sus colonias ultramarinas, sino que no les permitió producir artículos que pudiesen competir con los suyos.

En el Siglo XVIII piratas y corsarios constituyeron una amenaza constante al comercio entre España y América, ya que interrumpían con sus ataques el tráfico marítimo colonial.

Próxima a concluirse la época Colonial, se dictaron diversas medidas para habilitar algunos puertos novohispanos tanto para el comercio entre los americanos, como entre éstos y los de España. Se destinaron Veracruz y Campeche, para admitir buques procedentes de Cuba; el de Sisal en Yucatán como alerno al de Campeche; los de Tlacotalpan, Matagorda, Soto la Marina, Pueblo Viejo y Matamoros en el Golfo y Acapulco, San Blas, Mazatlán y otros de California en el Pacífico, para el comercio exterior en general.

### **LA NAO DE LA CHINA**

Después de la conquista de México, el Virrey de la Nueva España, don Luis de Velasco obtuvo en 1559 autorización de Felipe II para hacer en el Océano Pacífico -Mar del Sur-, nuevos descubrimientos en las islas del Poniente hacia las Molucas, a fin de traer alguna especiería y para que desde aquellas lejanas regiones se estableciera una vía marítima de regreso hacia la Nueva España.



Tres fueron las expediciones que se efectuaron por mar a las Islas de Poniente:

- La primera salió en octubre de 1527 desde Zihuatanejo, Guerrero, al mando de Álvaro de Saavedra Cerón, con tres embarcaciones construidas y equipadas en tierras mexicanas. Esta expedición logró arribar a las famosas Islas Ponientes, pero no le fue posible regresar.
- La segunda partió del puerto de Navidad, Jalisco, en noviembre de 1542, bajo el mando de Ruy López de Villalobos con 325 marinos y siete embarcaciones. Esta expedición alcanzó el temido archipiélago del poniente. El mismo Villalobos fue quien en 1543 bautizó a las Islas del Poniente con su actual nombre: Filipinas. Tras repetidos y fallidos intentos, esta expedición tampoco pudo regresar. La tercera zarpó de Acapulco, Guerrero, el 21 de noviembre de 1564, al mando de Miguel López de Legaspi y Andrés de Urdaneta, con tres barcos de vela y 380 hombres, la mayoría nacidos en México. Esta expedición logró someter a las Filipinas al dominio español y el 1° de junio de 1565, Andrés de Urdaneta partió de la Isla de Cebú, en las Filipinas, para buscar la ruta del tornaviaje a la Nueva España; cuatro meses y siete días después, llegaba a Acapulco. La ruta de regreso había sido establecida.

La línea marítima comercial de Acapulco a Manila, operó por medio de dos galeones anuales conocidos como La Nao de la China; los ricos cargamentos que llegaban a Acapulco daban lugar a importantes y pintorescas ferias de fama mundial.

### **LEGADO DEL VIRREINATO**

Cuando llegaron los españoles a México, el territorio era un imperio de caminantes que se comunicaban a través de miles de kilómetros de senderos, recios, angostos, empinados, largos, sin más señalización que la posibilidad de que un hombre pudiera transitar por ellos, buscando la distancia más corta.

Con los españoles llegaron los caballos, los palanquines y los carros tirados por mulas y corceles. Muchos de los senderos prehispánicos fueron utilizados para comunicar a la Nueva España modificando sus características físicas. Se alteraron las rutas: la pendiente se hizo más suave y la huella más amplia. De acuerdo con las necesidades económicas imperantes, se construyeron nuevos caminos, se abrieron las rutas a las minas y a la colonización de los desiertos del Norte.

### **EXTENSION TERRITORIAL**

Pese a las hambrunas y epidemias -como la peste de 1726 a 1739-, el incremento demográfico fue permanente en todo el siglo. La población calculada para 1793 era de cuatro millones 800 mil habitantes; a finales del siglo aumentó un millón, pues en 1803 había cinco millones 120 mil. El territorio que componía la Nueva España a finales del Siglo XVIII



abarcaba gran parte del continente americano, aunque cabe decir que en su mayoría estaba despoblado. En la parte norte, las intendencias ocupaban los ahora estados de California, Nevada, Colorado, Utah, Nuevo México, Arizona y Texas, de la Unión Americana; en el centro, la actual República Mexicana, toda Centroamérica y por el Sur hasta Perú.

### **EVOLUCION DE CAMINOS Y PUERTOS**

Al final del Virreinato había en la Nueva España caminos reales por los que se podía transitar en carretas.

En lo referente a puertos marítimos, al Tribunal del Consulado de la ciudad de México, le correspondía conocer avalúos de embarques y desembarques de mercancías, derechos, obras para mejorar los puertos y construcción de caminos, entre otras funciones.

Un servicio regular de cabotaje se llevó a cabo en 1580 en el balandro **San Francisco**, construido totalmente en Campeche, que realizó el viaje a Veracruz, llevando pasaje y carga.

Se habilitaron los puertos de Matamoros, Soto la Marina, Altamira, Veracruz, Tlacotalpan, Campeche, Sisal, Acapulco, San Blas, Mazatlán y La Paz.

Los caminos principales a fines del período colonial eran los siguientes:

- De México a Veracruz por Jalapa
- De México a Veracruz por Orizaba
- De México a Acapulco
- De México a Guatemala, por Chiapas
- De México a Santa Fe de Nuevo México
- De San Luis Potosí a Monterrey
- De Morelia a Guadalajara y después a Colima
- De Guadalajara a San Blas
- De Zacatecas a Monclova
- De Durango a Morelia
- De México a Querétaro y a San Luis Potosí



## INSURGENCIA

El movimiento insurgente de México fue desde sus comienzos una gran guerra de clases de los trabajadores del campo y las minas, dirigida por clérigos rurales, la mayoría criollos.

En esta época de constante lucha, los caminos y transportes heredados de la Colonia sirvieron para que los ejércitos de ambos bandos transportaran víveres y material de combate. Aquellas brechas fueron acondicionadas para que por ellas pudieran transitar las carretas y diligencias, tanto de servicio público como particular, además de las famosas recuas que tanto se utilizaron en al época anterior.

A consecuencia de la guerra, durante este período no fue posible ocuparse de atender tales vías de tránsito, cuya condición fue empeorando conforme pasaba el tiempo.

Hacia 1822, en la memoria de la Secretaría de Relaciones, que tenía a su cargo los caminos, se asentaba que: Tres, puede decirse, que son nuestras carreteras principales: la de Veracruz, Acapulco y Tierra Adentro... y agregaba...la guerra y el descuido habían inutilizado la de Veracruz, tanto la ruta por Puebla y Jalapa, como la de Orizaba, para el tránsito carretero; en la de Acapulco, no habiéndose hecho ninguna reparación desde el principio de la Guerra de Independencia, hay en ella parajes intransitables hasta para la arriería.. Del camino de Tierra Adentro, solamente se menciona el tramo hasta Querétaro.

La última fase de la campaña de Independencia termina con la entrada a la ciudad de México del Ejército Trigarante con Agustín de Iturbide al frente, el 27 de septiembre de 1821.

Iturbide tomó a su cargo la dirección de los asuntos públicos, nombrando una **Junta Gubernativa**, la cual lo designó como su presidente y posteriormente fue coronado Emperador en 1822. Abdicó en 1823, se ausentó del país y al retornar fue aprehendido y fusilado en 1824.

Con estos acontecimientos se cerraba la etapa Insurgente, tras 11 años de luchas que dejaron al país en un estado socioeconómico caso en ruinas, por los desajustes políticos, disminución demográfica y abandono de las tierras. El comercio quedó paralizado por la destrucción de los caminos, especialmente los que correspondían a la región central del territorio mexicano.





## LA REPUBLICA

Consumada la Independencia y enriquecido el debate nacional a través de numerosos ensayos políticos, los diferentes partidos coincidían en que el sistema de República era el más idóneo para el gobierno del nuevo país, en la búsqueda de mejoramiento y progreso.

El 4 de octubre de 1824 se promulgó la **Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos**, y el día 19 del mismo mes, Guadalupe Victoria fue electo presidente de la nueva República. Durante su administración, se otorgó carácter jurídico al Distrito Federal como sede de los poderes nacionales; se logró el reconocimiento de la Independencia mexicana por Estados Unidos e Inglaterra, y se firmó un tratado con este último país, que estimuló las inversiones extranjeras. Entre otros sucesos, se aprobó recibir proposiciones para la apertura de un canal en el Istmo de Tehuantepec, se adquirieron barcos para estrechar el bloqueo de la fortaleza de Ulúa y se abrió al comercio de cabotaje y altura el puerto de Navidad, en Jalisco.

## ANTECEDENTES DE LOS FERROCARRILES

A pesar de encontrarse el país en medio de un desastre político y por ende económico y social, es en estos tiempos difíciles cuando empieza a surgir la preocupación de mejorar las dañadas vías terrestres e inclusive, de proporcionar al país los caminos de fierro, cuyo uso empezaba a intensificarse en las naciones europeas y americanas que habían abierto sus puertas a la revolución industrial.

El primer antecedente relativo a la construcción de un ferrocarril mexicano tuvo lugar en 1837, fecha en que el gobierno del general Anastasio Bustamante, concede la autorización a don Francisco Arrillaga para construir un ferrocarril y enlazar a la ciudad de México con Veracruz, el puerto marítimo más importante del país. Los amplios y detallados estudios del proyecto Arrillaga, fueron los primeros en exponer con gran visión los beneficios socioeconómicos del transporte ferroviario en su zona de influencia.

De este proyecto no se tendió ni un kilómetro de vía, pero quedó como constancia del primer intento para establecer una línea férrea en el país.

El interés por unir a México con Veracruz se mantuvo latente y en 1842, el presidente Antonio López de Santa Anna, impuso a los acreedores del viejo camino carretero de Perote a Veracruz, la obligación de construir un ferrocarril de dicho puerto al río de San Juan, Veracruz, a cambio de algunos privilegios para el transporte de carga y pasajeros. El 16 de septiembre de 1850. Es fecha histórica para los anales ferroviarios, pues se inauguró el primer tramo de la vía del primer ferrocarril en México, con



una extensión de 13 kilómetros, entre Veracruz y el Molino.

Aunque el impacto económico no fue de ninguna manera trascendente, el pequeño tramo construido, fue importante por la experiencia adquirida por los trabajadores y técnicos.

Fueron varias las concesiones otorgadas por diferentes gobiernos para la construcción de esta vía. Por Decreto de octubre de 1853, se firmó contrato con don Juan Laurie Rickards, para la construcción de la ruta México a Veracruz con ramal a Puebla, el cual caducó casi tres años después. El 31 de agosto de 1856, se decretó la creación de un fondo para impulso de la obra. Once días antes, casi en los momentos en que la triunfante Revolución de Ayutla lo obligaba a tomar camino del destierro, Santa Anna había otorgado concesión a los hermanos Mosso para construir un ferrocarril de San Juan, Veracruz, a Acapulco, pasando por México. El presidente Comonfort, inauguró el 4 de julio de 1857, el primer tramo de esta ruta entre México y la Villa de Guadalupe, con longitud de cinco kilómetros, habiendo servido este tramo, posteriormente, para completar la ruta del Ferrocarril Mexicano. Se puede considerar a éste, como el primer recorrido de un tren sobre rieles en la ciudad de México.

## **LOS CAMINOS EN ESA EPOCA**

En 1824 fue suprimido el derecho de avería que, junto con los peajes, financiaba la reparación de los caminos; hacia la misma época, el encargo que desempeñaban las organizaciones de comerciantes: construir y conservar las vías carreteras, fue perdiendo importancia hasta desaparecer definitivamente hacia la década de 1850.

Las condiciones de los caminos de México fueron descritas en numerosas obras desde literarias hasta políticas, por personas cuyo quehacer les obligaba a viajar por diferentes zonas del país, reflejando la opinión generalizada de que viajar por el territorio nacional representaba una aventura, en muchos casos peligrosa. A las incomodidades se sumaban el mal transporte, pésimos caminos y malas posadas.

No obstante, dentro de tantas condiciones adversas, los gobiernos continuaban haciendo esfuerzos por rehabilitar la red de caminos; pero los breves lapsos de paz no eran suficientes para que los organismos encargados entraran en funciones, mucho menos en acción.

El triunfo de la Revolución de Ayutla cambió el futuro de la República y también la realización de las obras de infraestructura terrestre que quedaban sometidas a la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

De alto valor histórico y político es el Manifiesto del Gobierno de don



Ignacio Comonfort, que se leyó a la nación el 16 de junio de 1856; un documento de importancia capital para las comunicaciones nacionales.

La época que venimos atravesando de agitación y de disturbios, ha sido sin duda la menos a propósito para el desarrollo que sólo puede florecer a la sombra de la paz. Para que la inmigración extranjera realice los grandes proyectos pendientes sobre la colonización; para que la industria nacional crezca y se ponga en estado de rivalizar con la de otros pueblos; para que el comercio, tanto interior como exterior, llene de vida y animación nuestras ciudades; para que se compongan los caminos, se levanten puertos, se establezcan ferrocarriles, se multipliquen las líneas telegráficas y se hagan todas partes expeditas y baratas las vías de comunicación; en suma para la existencia de cuanto se comprende en el nombre genérico de mejorar materiales, el requisito más indispensable, la condición **sine qua non**, es el restablecimiento y la consolidación de la tranquilidad pública, Faltando este punto de partida, como ha faltado de hecho hasta aquí, puede el gobierno vanagloriarse de haber avanzado en línea tan importante, más de lo que era de esperarse por lo aciago de las circunstancias

## **PRINCIPALES PUERTOS Y RUTAS MARITIMAS**

La marina mercante mexicana estaba constituida en el período por embarcaciones de vela de pequeño porte, que realizaban tráfico de cabotaje y esporádicamente de altura a Estado Unidos.

Se suscribieron diversos contratos de navegación para dar servicio de carga y pasajeros a Estados Unidos y de cabotaje en ambos litorales.

En un informe de fecha 3 de diciembre de 1821 rendido a la Regencia en relación a los puertos de Campeche, Veracruz y San Blas se lee: ... *creo que el presente tiene el Imperio hasta de sobra en los puertos indicados, pues no hay marina mercantil*. En 1823, el secretario de Guerra y Marina, José Joaquín Herrera, ya se preocupaba por el problema de la marina mercante tomando de ésta el equipo necesario para la de guerra, mismo que fue utilizado para el transporte de mercancías, pasajeros y valores; aún cuando eran pocos barcos, en 1826 servían para sostener comunicación suficiente con los principales puertos del país.

Para esa época, primero la Guerra de Texas -1836- y después de la de los Pasteles con Francia -1836-1839-, habían acabado con la escasa marina bélica y con los puertos del Golfo de México. Veracruz fue bombardeado y ocupado por los franceses. Las luchas internas y la Guerra en 1847 con Estados Unidos terminaron con las pocas unidades que restaban.

Fue Antonio López de Santa Anna el primero que procuró resolver el



problema de la marina poniendo en vigore el Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana, el 30 de enero de 1854, cuyo fin principal era la protección y desarrollo de la marina mercante. Igualmente, por Decreto del mismo Santa Anna, se dispuso establecer una escuela náutica en Isla del Carmen, Campeche. Toda esta labor se vino abajo con el triunfo de la Revolución de Ayutla, el 9 de agosto de 1855. Según datos estadísticos, de 1837 a 1854 llegaron a Veracruz tres mil 85 barcos y salieron dos mil 984; Tampico recibió dos mil 653 y dio salida a dos mil 593.

Durante los tormentosos tiempos de la República, Veracruz siguió siendo el puerto principal del país, además de Tampico y Campeche. En virtud de la destrucción que sufrió por mucho tiempo el camino a Acapulco, el comercio hacia y del Océano Pacífico, se efectuaba por los de Vallarta y Mazatlán.

### **TERRITORIOS INCOMUNICADOS**

Al consumir su Independencia, México era el más extenso de los países hispanoamericanos y en 1822 se amplió aún más al incorporársele las provincias centroamericanas que medían casi medio millón de kilómetros cuadrados. Con todo, de igual magnitud eran los problemas en las fronteras: separatismo de regiones y desastre en los caminos. Desde el movimiento independista se paralizó el tráfico naviero con el Lejano Oriente, América del Sur y Europa.

En 1821 se facultó a Moisés Austin para colonizar Texas, quien años después, de 1836 a 1845, promovió una lucha separatista, la cual fructificó en la independencia de este territorio, en que se integró a Estados Unidos de Norteamérica. Con esto México se encontró en estado de guerra con ese país; habiendo sido derrotado por el gobierno separatista, fue precisado a firmar el Tratado de Guadalupe el 2 de febrero de 1848, en virtud del cual tuvo que ceder al vencedor los territorios de Texas, Nuevo México y Nueva California, o sea dos millones 400 mil kilómetros cuadrados.

Lo anterior significó más de la mitad del suelo mexicano perdido, entre otras razones por falta de caminos que impidieron a los pobladores integrarse a la cultura e idiosincrasia de la nación mexicana.

### **LA REFORMA**

El 11 de enero de 1861, el presidente Benito Juárez entró a la ciudad de

Por: Arturo González García



México después de una ausencia que duró todo el período de la **Guerra de Tres Años**; aunque su gobierno había derrotado a los conservadores no los había expulsado totalmente del poder, quedando por ello posibilidades de una nueva guerra. En virtud de esta situación, se decretó la suspensión de pagos de la deuda con España, Inglaterra y Francia. Esta última nación decidió intervenir militarmente; las tropas francesas desembarcaron en Veracruz a fines de 1861 y principios de 1862, con la decisión de imponer una monarquía en México.

Después del avance de los invasores hacia la capital y la rendición de ésta. Juárez se vio obligado a salir rumbo al Paso del Norte. El imperio tuvo muy corta vida ya que Maximiliano sufrió la última derrota en Querétaro, donde fue fusilado el 19 de junio del año 1867.

A pesar de la movilidad impuesta por las circunstancias, el gobierno del presidente Juárez, mantuvo la representación suprema de los intereses de la nación gobernando bajo el régimen de derecho. Las disposiciones legales expedidas durante su peregrinar, reflejan una gran preocupación por la situación económica y militar, así como su interés por resolver en lo posible los problemas de obras públicas de la nación.

Juárez retornó a la capital el 15 de julio de 1867 y procedió a la reorganización del país, convocando a elecciones, y fue reelegido presidente tomando posesión el 25 de julio del mismo año.

## **LA RUTA DEL PRESIDENTE**

Con breves lapsos, de 1861 a 1863 y de 1867 a 1872, el gobierno del presidente Juárez fue un constante viajar por los caminos de la nación; primeramente debido a la guerra civil entre liberales y conservadores, y después por la intervención francesa.

A manera de reconocimiento por el visionario apoyo que prestó a los caminos, se describe la ruta que siguió en su peregrinar por el territorio nacional durante la invasión de los galos.

Desde Veracruz llegaron las tropas francesas a la capital del país. El viejo camino real que ligaba a la Costa del Golfo con el altiplano, sirvió por desgracia para el rápido avance de invasor.

Juárez decidió abandonar la capital el 31 de mayo de 1863 y a bordo de un modesto carruaje tomó la ruta hacia San Luis Potosí, donde estableció la sede de su gobierno; no pudo sostenerse en este lugar y salió para Saltillo donde permaneció un mes y se dirigió a Monterrey; más tarde regresó a Saltillo. De aquí tomó la ruta a la ciudad de Chihuahua a donde llegó el 12 de octubre de 1864, y en la que permaneció varios meses, hasta que emprendió el viaje hacia Paso del Norte -hoy Ciudad Juárez-,



de donde retornó a Chihuahua y de ésta regresó a Paso del Norte. Desde allí viajó por Durango, Zacatecas, Fresnillo, Aguascalientes y otra vez a San Luis Potosí, donde recibió la noticia de la victoria nacional, la toma de Querétaro y rendición de Maximiliano.

Triunfante regresó a la capital en la que entró el 15 de julio de 1867, después de un período de angustias y sobresaltos.

Este recorrer por esos caminos trazados originalmente para el paso de arrieros, que el Virreinato acondicionó para el tránsito de las diligencias, los fue conociendo Juárez palmo a palmo y lleno de incomodidades. De ahí surgió el deseo de que el país contara con mejores caminos.

### **EL PRIMER GOBIERNO CAMINERO**

El gobierno del presidente Juárez se empeñó en remediar el enorme problema que representaba la comunicación terrestre. Así el 19 de diciembre de 1867 destinó una partida de un millón 200 mil pesos al presupuesto nacional de egresos para la construcción y conservación de los caminos del país a cargo de la Secretaría de Fomento, medida que constituyó la primera en su género tomada por un Mandatario. A ésta siguieron otras decisiones, las cuales se acompañaron de leyes regulatorias que se referían al uso del suelo, creación de dependencias encargadas de vigilancia y conservación de los caminos, reglamentos de concesiones para la construcción de nuevas vías de comunicación, elaboración de cartas de la República Mexicana y creación de institutos de capacitación en este ramo.

Después del fallecimiento del presidente Benito Juárez, en la red carretera destacaban los siguientes caminos:

- De México a Puebla, Jalapa y Veracruz
- De Orizaba a Córdoba
- De México a Pachuca, Tulancingo y Tuxpan
- De Huejutla a Tampico
- De México a Querétaro y San Luis Potosí
- De Victoria a Matamoros
- De Monterrey a Piedras Negras
- De Aguascalientes a Zacatecas, Durango y Mazatlán
- De Ciudad del Maíz a Tampico
- De Guanajuato a Lagos y Aguascalientes
- De México a Cuernavaca, Chilpancingo y Acapulco.
- De México a Toluca, Morelia y Guadalajara
- De Zapotlán a Colima y Manzanillo
- De Guadalajara a San Blas
- De Tonalá a San Cristóbal y Frontera
- De Campeche a Calkiní, Mérida y Progreso.



## **LOS CAMINOS DE FIERRO**

Las inquietudes para establecer los ferrocarriles en el país empiezan en 1837; de esta fecha hasta 1870 se habían otorgado 41 concesiones para líneas de ferrocarril, de las cuales el 80 por ciento quedaron sin efecto. El primer y único proyecto que logró terminarse en este tiempo fue el Ferrocarril Mexicano que unía a la ciudad de México con el Puerto de Veracruz. La historia del primer ferrocarril está legada a la historia del país; para ver terminada su construcción hubieron que transcurrir varias décadas en las que se registraron guerras civiles, intervenciones extranjeras y un Imperio.

El nacimiento del Ferrocarril Mexicano, se dio con la concesión del presidente Antonio López de Santa Anna en 1842. El 20 de agosto de 1862, durante la etapa monárquica se creó la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, empresa organizada en la ciudad de Londres, Inglaterra. Dos años después, el concesionario de la construcción del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, don Antonio Escandón, transfirió su concesión a la empresa llamada Compañía Imperial Mexicana, con la aprobación del archiduque Maximiliano del 19 de agosto de 1864.

Para estas fechas se encontraban construidos el tramo de México a Guadalupe Hidalgo y el de Veracruz a Tejería; los trabajos para vencer las cumbres de Maltrata se iniciaron el 13 de febrero de 1865. El 16 de septiembre de ese año el presidente Juárez inauguró el tramo de México a Apizaco, de 139 kilómetros y el ramal a Puebla, de 17 kilómetros.

El tramo de Veracruz a Paso del Macho se concluyó en 1865 y para 1867, el de México a Apizaco. Restablecido el gobierno de la República fue derogada la transferencia de la concesión, y la exclusiva de su construcción fue devuelta a la compañía del señor Escandón. El día 10 de noviembre de 1868, los trabajos que habían sido suspendidos por la guerra contra el Imperio, se reiniciaban. Don Benito Juárez ya no alcanzó a ver la terminación de las obras. El 1° de enero de 1873 don Sebastián Lerdo de Tejada, quien se había encargado de la presidencia a la muerte de Juárez, inauguró la ruta completa entre México y Veracruz, con longitud de 470 kilómetros.

Con el camino de fierro de México a Veracruz se cumplía uno de los más profundos anhelos de Juárez, manifestados a la nación en 1859:

Respecto de ferrocarriles, debe procurarse a toda costa con cuanta brevedad sea posible, se construya el que está ya proyectado desde Veracruz a uno de los puertos del mar Pacífico, pasando por México, y como ésta es una obra de incalculable importancia para el porvenir de la República, no hay esfuerzo que el gobierno no está dispuesto a hacer para acelerar su ejecución y allanar las dificultades que a ella se oponen. Además, para promover eficazmente que se hagan otros caminos de fierro en diversos puntos y sacar estas empresas de las manos de los arbitristas que han estado especulando con los títulos o concesiones parciales hechas por el gobierno para determinadas líneas, se abandonará ese sistema de decretos especiales sobre esta materia, y se expedirá una ley



que sirva de regla para todas las vías de esta clase que puedan construirse en el país, haciéndose en ellas, concesiones más amplias y generosas a fin de estimular así a los capitalistas nacionales y extranjeros a entrar en esas útiles especulaciones.

### **PUERTOS Y RUTAS MARITIMAS**

Benito Juárez se percató de que la marina era vital para la integración nacional del territorio.

En esa época el tráfico marítimo se efectuaba por medio de buques ingleses y americanos. En 1861 un vapor británico conducía pasaje, correspondencia y mercancías de Veracruz a Londres, vía Cuba; de Veracruz a Nueva Orleans, buques estadounidenses hacían el viaje dos veces al mes; en el Pacífico una línea americana cubría la ruta de San Francisco a Panamá, tocaba Acapulco y Manzanillo, los ingleses llegaban a San Blas y Mazatlán.

Los puertos y la transportación marítima fueron objeto de la atención del gobierno del Presidente Juárez. Durante el período comprendido entre principios de 1856 y 1861, se habilitaron para comercio de cabotaje y de altura los puertos de Coatzacoalcos y La Ventosa, ambos en la región del Istmo de Tehuantepec; el de Rincón de la Escondida, en la costa de Acapulco; el de Mulegé y el de La Paz, en el territorio de Baja California para uso exclusivo de éste; el de San Ángel, situado en el Mar del Sur, costa del estado de Oaxaca, y el de Navidad en la de Jalisco.

En las postrimerías del gobierno del presidente Juárez, el desarrollo marítimo era patente: se reparaba el muelle del puerto de Veracruz, se abría el puerto de La Libertad en el estado de Sonora, y se elaboraban los proyectos para construir otro en La Laguna y Barra de Jesús María, en el litoral del Estado de Tamaulipas; se iniciaba la construcción del muelle de Mazatlán, y estaban próximas a concluirse las obras en los puertos de Frontera y Tampico. En las barras de Tuxpan y Alvarado se edificaban sendos faros.

## **EL PORFIRIATO**

El fallecimiento de Juárez significó la pérdida del único líder civil capaz de dominar al militarismo renaciente, que trabajaba furtivamente dominado por la figura de Porfirio Díaz, quien se venía haciendo notorio desde diez años atrás. Presintiendo que el presidente Lerdo de Tejada intentaría reelegirse, Díaz volvió a levantarse en armas. Formado en las Luchas por la Reforma y contra la intervención extranjera, Díaz gozaba de gran





prestigio entre los militares y de renombre en los círculos políticos del país. El triunfo del **Plan de Tuxtepec** lo llevó a la Presidencia para gobernar de 1877 a 1911 con un breve intermedio durante el gobierno de Manuel González.

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

Dentro de las deficiencias de la administración porfirista, figura la educación, que no pudo llegar a las mayorías, al destinarse grandes sumas a la enseñanza superior en perjuicio de la popular. Al término de esta etapa, más del 80 por ciento de la población era analfabeta. Aunque Porfirio Díaz reiteraba que ya el país se encontraba listo para la democracia, en 1910, a la edad de 80 años, presentó su candidatura para una nueva reelección. Ante estos hechos, Francisco I. Madero convocó a la rebelión, la cual surgió el 20 de noviembre de ese año.

Chihuahua fue el escenario de las derrotas porfiristas: Ciudad Guerrero, Mal Paso, Casas Grandes, Chihuahua y Ciudad Juárez, fueron las batallas que facilitaron el camino de los revolucionarios hacia la victoria. Habiendo obtenido sólo fracasos en el terreno militar y en el plano de las negociaciones, Díaz renunció a la presidencia y abandonó el país en mayo de 1911.

## **IMPULSO A LOS FERROCARRILES**

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

Primero se enfrentó la desconfianza de los capitalistas extranjeros para invertir en México, a causa de su golpe militar. La elección del general Manuel González como presidente de la República en 1880, parecía abrir la puerta a los inversionistas, especialmente norteamericanos. El nuevo mandatario formalizó dos concesiones otorgadas por el general Porfirio Díaz, poco antes de entregar la presidencia, a empresarios norteamericanos; una de ellas, a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, para construir la línea México a Paso del Norte por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con un ramal hacia el Pacífico por Guadalajara. La otra se otorgó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, que se convertiría más tarde en Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, para construir dos líneas de vía angosta: de México a Manzanillo, por



Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad; y de México a Nuevo Laredo, por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

Una vez abierto el camino a los inversionistas extranjeros, se produjo un alud de solicitudes y concesiones. En 1882 y 1883, durante el gobierno de González, se construyeron tres mil 821 kilómetros de vías, nivel que no sería superado en el propio Porfiriato.

A pesar de la fiebre en la construcción de ferrocarriles durante la época porfirista, los registros históricos señalan que aquéllos no se trazaron para servir a las necesidades económicas del país; además, los contratos otorgados sin orden ni sistema, no formaban parte de un programa oficial fundamentado en estudios sobre zonas de producción, consumo y distribución de población.

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

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

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

La creación de Ferrocarriles Nacionales de México, tuvo lugar en 1908, al fusionarse en una sola compañía; por iniciativa y bajo control del gobierno, los sistemas de Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional de México, controlados por dos poderosos consorcios norteamericanos, la Standard Oil Co., y la Casa Speyer, respectivamente, cuya expansión y desarrollo habían sido notables en aquellos años.

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



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

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

## **CAMINOS**

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

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

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

En 1896 se reparó el camino de Guadalajara a Tepic y se prolongó a San Blas al año siguiente. En 1901, se terminó el de Paso de Parras a San Marcos, Aguascalientes, y en 1902 se firmaron contratos para la construcción de los caminos de Chiapas de Corzo a la frontera con Guatemala, de Mazatlán a Culiacán y se inició la construcción del puente sobre el río Grijalva, obras que se terminaron en 1909. En septiembre de 1905, se estableció una Junta Directiva encargada de la conservación y reparación de las carreteras troncales o generales; la primera en ser



atendida, fue la de México a Toluca y en seguida la de México a Puebla, de la que en 1910 se habían instalado 21 kilómetros. El camino de Iguala a Chilpancingo fue inaugurado el 1° de mayo de 1910. Para estas fechas, también se comenzaba el de Chilpancingo al puerto de Acapulco y se avanzaba hasta algo más de 60 kilómetros, en el de Ciudad Victoria a Soto La Marina.

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

Hasta 1910 eran transitables los siguientes caminos, construidos o reparados durante el régimen de Porfirio Díaz:

- De Mérida a Progreso
- De Mérida a Campeche
- De Jalapa a Perote
- De Matehuala a Linares
- De Guadalajara a San Blas
- De Guaymas a Punta Blanco
- De Comitán a San Benito
- De San Juan Bautista a San Cristóbal las Casas
- De Oaxaca a Miahuatlán y a Puerto Ángel
- De Tula de Tamaulipas a Ciudad Victoria
- De Linares a Saltillo
- De Galeana a Ciénega del Toro
- De Querétaro a Guadalajara
- De Guadalajara a Ahuacatlán y a Tepic
- De México a Querétaro
- De México a Toluca
- De México a Veracruz por Orizaba y Córdoba
- De Mazatlán a Culiacán
- De Chiapa de Corzo a la Frontera con Guatemala
- De Iguala a Chilpancingo
- De Huamantla a Nautla
- De Puebla a Oaxaca por Tehuacán
- De Toluca a Morelia

### **ACTIVIDAD MARITIMOPORTUARIA**

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

El jefe del Departamento de Marina, de la Secretaría de Guerra y Marina, opina en 1889 que la creación de la Marina Mercante Nacional es una



idea tan noble como levantada y por lo mismo, había que fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella.

En 1897 fue inaugurada la H. Escuela Naval Militar en la que se preparaban oficiales para la marina mercante. También se crearon las compañías Transatlántica Mexicana, la Mexicana de Navegación y la Naviera del Pacífico, que perduraron por varias décadas.

Al final del Porfiriato se intensificó el tráfico marítimo en el Golfo, toda vez que llegaban periódicamente buques de diez compañías navieras, entre europeas, americanas y mexicanas. Por lo que toca al Pacífico, sólo una línea inglesa y dos mexicanas daban servicio.

Con el crecimiento del tráfico marítimo hubo necesidad de acondicionar varios puertos, como los de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y especialmente el de Tampico.

Motivo de preocupación del gobierno, fue el enlace de los puertos con el interior del país y para ese fin se construyeron las vías férreas que comunicaron a Veracruz con la capital, Salina Cruz y Coatzacoalcos; no se concluyó la de México a Acapulco y solamente una parte de la México a Tampico.

Los trabajos se realizaron de manera continua durante el gobierno del general Díaz, y hacia fines del siglo se indica que se firmaba un contrato para mejorar y sanear el puerto de Manzanillo; se reconocían la costa e islas orientales de Yucatán para el establecimiento de su señalización; se instalaban las oficinas del servicio de faros en los puertos de Progreso, Puerto Ángel y Mazatlán, dándose principio a las obras de instalación del faro en punta de Zapotitlán y se encontraba ya en servicio el de Isla Mujeres; se hacían trabajos de reconocimiento en la costa de Campeche para estudiar la mejor localización del puerto; se llevaba a término el proyecto del nuevo puerto de Altata; continuaban las obras del puerto y saneamiento de Manzanillo. En Tampico se comenzaban los trabajos para la reconstrucción del muelle fiscal; se inauguraban varios faros en la costa oriental de Yucatán y en Puerto Ángel, Oaxaca, así como algunas balizas luminosas en Antón Libardo, Veracruz y en el Puerto de La Paz, Baja California. Los puertos de Veracruz, Tampico y Salina Cruz, siempre merecieron la más alta atención del gobierno del General Díaz.

### **ANTECEDENTES DE LA NAVEGACION AEREA**

Antes de la era cristiana ya se registraban en leyendas y mitos, los deseos y frustraciones del hombre para volar. Pasarían algunos siglos de nuestra era para que el genial Leonardo Da Vinci inventara la hélice y el principio del helicóptero. Más tarde, en 1796, un científico inglés, Sir George Cayley perfeccionó la hélice de Da Vinci y cuidadosas investigaciones sirvieron de base a la aerodinámica actual. Poco más de 100 años después, los hermanos Wright realizaron los primeros vuelos a motor de la historia en Kytty Hawk -Carolina del Norte-, el 17 de diciembre de 1903. No obstante, el pionero en la conquista del aire fue el globo, que constituyó la primera aeronave y la más sencilla de todas. Los primeros globos fueron experimentados en Francia hacia 1783 y de ahí, la afición a



las ascensiones se extendió por todo el mundo.

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

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

### **SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS**

El 13 de mayo de 1891 se promulgó una Ley expedida por el Congreso, virtud a la cual se establecía la distribución de los quehaceres públicos del Poder Ejecutivo en siete Secretarías de Estado, entre las que figuraba por primero vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, lo que viene a significar un cambio en la política de construcción de caminos, considerándose que las carreteras y su desarrollo eran indispensables para impulsar la economía del país.

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

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas conservó su estructura institucional durante el período revolucionario.



## LA REVOLUCION

### **TRANSPORTE EN LA ETAPA ARMADA**

En 1910 se inició la Revolución Mexicana. Las batallas se libraban principalmente en torno a los centros ferroviarios de mayor importancia, ya que el dominio del único sistema de comunicación decidía la suerte de las contiendas, provocando una gran tensión en el sistema ferroviario nacional.

El saldo de la lucha armada fue desastroso para los ferrocarriles, ya que todo el sistema sufrió las consecuencias de los combates y fue intensamente usado por los bandos contendientes, dado que facilitaba el desplazamiento masivo de tropas de un lugar a otro y a largas distancias.

Al principio, los jefes y oficiales gobiernistas incautaban trenes y los usaban como cuarteles generales móviles. Esta experiencia ocurrió durante el movimiento de Francisco I. Madero contra la dictadura porfiriana, y después en la rebelión de Venustiano Carranza contra Victoriano Huerta, con graves trastornos para los ferrocarriles. Carranza prohibió a sus militares esas incautaciones y el uso de sus trenes a su arbitrio; al tomar el poder en la ciudad de México, en agosto de 1914, decretó la intervención del gobierno en los Ferrocarriles de México. Más tarde, en diciembre del mismo año, en Veracruz, ordenó que los ferrocarriles fuesen manejados por un organismo adecuado que fue la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas.

Sin embargo, la fuerza militar continuó causando estragos. Hasta fines de 1917 una gran cantidad de carros de carga, vagones para pasajeros y locomotoras quedaban inservibles; las vías en largos tramos se hallaban muy deterioradas y resultaba riesgoso el tránsito de los convoyes.

Se concertaron diversos contratos para la construcción de algunas líneas importantes y ramales necesarios para la integración de la red; se continuó la construcción de la vía férrea de Puerto Morelos a Tizimín, con lo que se unió el Puerto de Progreso con el Mar Caribe. En 1920 se completó la línea de Guadalajara en Chapala; se establecieron trenes directos entre Nogales y Culiacán, sobre la línea del Sudpacífico, así como de la ciudad de México a Guadalajara, por la vía Central y a Morelia, entre otras.

### **ALBORES DE LA AVIACIÓN**

El 8 de enero de 1910 Alberto Braniff acondicionó los llanos de Balbuena y con un biplano marca Voisin pudo volar 500 metros a una altura de 25, constituyéndose en el primer mexicano que volaba en un aparato más



pesado que el aire.

Posteriormente el presidente Francisco I. Madero voló con el capitán Dyot, quien vino a México con una escuadrilla acrobática, siendo la primera vez en el mundo que un Primer Mandatario de una nación lo realizaba.

Dicho vuelo tuvo repercusiones positivas, pues Madero se percató de las posibilidades que para México significaba la aviación y brindó todo su apoyo para su desarrollo. El presidente Carranza también apoyó a la aviación en gran escala y creó la Fuerza Aérea Mexicana.

La Revolución frenó este desarrollo, no obstante que en el campo de batalla se usó por primera vez en el mundo, el avión como arma de guerra.

En 1915, después de la muerte de Madero, se procedió a acondicionar los llanos en que se realizaban las prácticas en México, hasta transformarlos en lo que se llamó Aeródromo Nacional de Balbuena; las pistas fueron construidas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como el primer hangar. México contaba ya con un primer aeropuerto, y aunque muy convencional, era apropiado para la época.

Como referencia histórica, cabe mencionar que el 6 de julio de 1917, por primera vez, se utilizó el avión para transportar correspondencia entre la ciudad de México y Pachuca, aunque el aparato era de matrícula militar.

Del informe del presidente Carranza del 15 de abril de 1917 sabemos que: En los talleres de construcción aeronáutica, ubicados al oriente de la ciudad, se han hecho dos grandes salones para la construcción de aeroplanos. En el campo de aviación se están construyendo dos grupos de tres hangares cada uno.

El ingeniero Juan Guillermo Villasana aportó la idea de crear un Departamento de Aviación Civil y el presidente Obregón ordenó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, estudiar esta proposición. Fue así como el 11 de octubre de 1920 nació lo que se llamó Mesa de Navegación Aérea.

A principios de 1921 fue fundada la Compañía Mexicana de Transportación Aérea -CMTA-, obteniendo la concesión N°. 1. La principal demanda para el servicio provenía de la región costera del Golfo, cercana a Tampico, donde se empezaban a descubrir los primeros pozos petroleros. A finales de 1921, la CMTA inició el Servicio Postal así como el transporte a base de taxis aéreos, principalmente en la región petrolera.





## EL PROCESO CONTITUCIONAL

Se inició prácticamente en 1836 cuando entraron en vigor las **Siete Leyes Constitucionales**, que disponían la formación de un Gobierno integrado por cuatro ministros, uno de los cuales era el **de lo Interior** y le correspondía despachar los asuntos relacionados con las obras públicas.

En 1843 López de Santa Anna promulgó las **Bases de Organización Política**. Los asuntos del Estado quedaron a cargo de cuatro ministros; al de Justicia y Negocios Eclesiásticos, correspondió atender lo referente a caminos, entre otros.

Posteriormente, en 1853, el mismo Santa Anna dictó las **Bases para la Administración de la República** y creó cinco Secretarías de Estado, quedando a cargo de la de Fomento lo relativo a caminos y vías de comunicación.

Durante el gobierno del presidente Comonfort en 1857, se ratificó que la Secretaría de Fomento tuviera a su cargo los caminos de tierra y de fierro. En 1861, en el interinato de Benito Juárez se dictó un Decreto que creó seis Secretarías, quedando a cargo de la de Fomento las carreteras, ferrocarriles, puentes y canales, telégrafos, faros y colonización, entre otros.

El presidente Porfirio Díaz expidió en 1891 un Decreto en virtud del cual se creaban siete Secretarías de Estado, entre las cuales aparecía por primera vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiéndole los asuntos relativos a correos, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, ferrocarriles, obras en puertos, carreteras, calzadas, puentes, lagos y canales.

El artículo 90 de la **Constitución** de 1917 dice textualmente: *Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo habrá las siguientes Secretarías de Estado, de Hacienda y Crédito Público, de Tierras y Aguas, Colonización e Inmigración, Trabajo, Industria y Comercio, de Guerra, de Marina y de Comunicaciones y Obras Públicas.*

De acuerdo con este ordenamiento, corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las costas, puertos, faros, marina mercante, vías navegables, obras en terrenos federales, ferrocarriles y caminos carreteros nacionales e inspección de privados, construcción y reconstrucción de edificios públicos, telégrafos, correos y teléfonos.

En la **Ley de Secretarías de Estado**, que se promulgó el 31 de diciembre de ese año, se asignaba al Departamento de Aprovisionamientos, la compra o fabricación de todos los elementos necesarios para el funcionamiento del Gobierno Federal, haciendo una excepción a la



Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, autorizando a ésta para adquirir los materiales, herramientas y equipo necesarios para la construcción de las obras nacionales.





## ***Unidad Dos***

### **1. Explicar en dos cuartillas como máximo, la importancia del autotransporte federal de pasajeros como factor para el crecimiento y desarrollo del país.**

Para entender la importancia del auto transporte en México, primero considero fundamental mencionar que el ser humano, siendo la unidad social de cualquier civilización, le resulta indispensable, el tener la capacidad de poder desplazarse desde un punto a otro para realizar sus actividades, de trabajo, negocios, familiar, turismo, etc.

En este sentido las sociedades han crecido y evolucionado de tal manera que si en la antigüedad todas sus actividades podían realizarse en una región delimitada, actualmente el ser humano tiene que integrarse a los requerimientos que exige este mundo globalizado, para lo cual surge la necesidad de transportarse a lugares cercanos recorriendo cortas distancias, hasta lugares tan alejados como otros puntos del hemisferio.

Además sin dejar de mencionar que el hombre por naturaleza, ha tenido siempre la inquietud de explorar lo desconocido, inclusive fuera de este planeta, lo que refleja su profundo interés de viajar sin límites de distancia.

En este contexto y refiriéndome a los tiempos actuales, uno de los medios de transporte que mas ha venido a concretar el desarrollo de las naciones y sin ser la excepción el caso de México, es el transporte terrestre, el cual por la magnitud de unidades y la multiplicidad de rutas que existen guarda un papel importantísimo en las comunicaciones de este país.

Mediante el transporte federal de pasajeros es posible desplazar a millones y millones de usuarios todos los días, para llegar a sus centros de trabajos, lo cual repercute directamente en la economía de un país, es decir entre mejor y mas transporte exista mas oportunidades de crecimiento y desarrollo existirá en una región.

Claro esta que, una parte muy importante y complemento de dicho desarrollo es que deben de existir las suficientes carreteras e infraestructura vial, con el fin de darle cavidad a todo el flujo de transporte. Mas sin embargo parece ser que al final de cuentas en vez de ser soluciones, se convierta en una serie de problemas, como esta sucediendo en las grandes metrópolis como la Cd. de México, el cual es un ejemplo claro de que las necesidades están ganándole la carrera a las soluciones.

Con esto quiero decir que no basta con dotar de transporte en forma desmedida a las grandes urbes y centros productores, si no que es necesario llevar a cabo un



análisis y estudio del crecimiento de la población y comenzar a delimitar el mismo, en función de la capacidad de los servicios que pueden soportar dichas ciudades.

Desde la revolución Industrial, se ha desencadenado un problema grave que es la migración de las comunidades rurales hacia las grandes ciudades lo que esta provocando un crecimiento sin proporciones e incontrolable. Lo anterior propiciado por los intereses de las grandes empresas productoras de bienes y servicios a las cuales les es conveniente tener en un mismo lugar tanto la producción como el mismo mercado. Además de que ya es costumbre alojar y aglutinar todas las facultades, y organismos de los poderes de gobierno en un mismo lugar.

Lo anterior no permite romper el círculo vicioso que atañe a las grandes urbes, crecimiento de actividad económica-crecimiento de población.

Indiscutiblemente la creación de nuevas rutas de transporte genera actividad laboral y a su vez bienestar social, aunque para algunas ciudades ocasiona ya situaciones caóticas que en definitiva dejan ver que la solución de la problemática que desencadena termina siendo mas cara y en algunos casos ya incosteable.

Para esto el gobierno federal en conjunto con los demás niveles de gobierno tendría que planear y direccionar la actividad económica a distintas zonas de desarrollo con la finalidad de equilibrar el flujo de transporte y comunicaciones de manera eficiente.

Quisiera terminar diciendo que no obstante, los avances en la tecnología, han permitido crear medios de información electrónica, la cual en definitiva viene a ser una solución y alternativa para reducir en gran medida la necesidad de transportarse físicamente y al contrario con el simple hecho de conectarse a una red es posible ya intercambiar información, imagen y sonido desde casi cualquier parte del mundo.

## **2. Investigar las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y transportes como órgano regulador del sector y en específico de las actividades del Autotransporte Federal de pasajeros.**

De acuerdo con el reglamento interior de la secretaría de comunicaciones y transportes

### **Del ámbito de competencia de la Secretaría**

**ARTICULO 1o.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le confieren la Ley Orgánica de



la Administración Pública Federal y otras leyes, así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República.

**ARTICULO 2o.** Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos y unidades administrativas:

- ✚ Secretario
- ✚ Subsecretario de Infraestructura
- ✚ Subsecretario de Transporte
- ✚ Subsecretario de Comunicaciones
- ✚ Oficial Mayor
- ✚ Coordinador General de Puertos y Marina Mercante
- ✚ Coordinador General de Planeación y Centros SCT
- ✚ Coordinación General del Sistema e-México
- ✚ Contraloría Interna
- ✚ Dirección General de Asuntos Jurídicos
- ✚ Dirección General de Comunicación Social
- ✚ Dirección General de Carreteras Federales
- ✚ Dirección General de Conservación de Carreteras
- ✚ Dirección General de Servicios Técnicos
- ✚ Dirección General de Aeronáutica Civil
- ✚ Dirección General de Autotransporte Federal
- ✚ Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal
- ✚ Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte
- ✚ Dirección General de Política de Telecomunicaciones
- ✚ Dirección General de Sistemas de Radio y Televisión
- ✚ Dirección General de Puertos
- ✚ Dirección General de Marina Mercante
- ✚ Dirección General de Capitanías
- ✚ Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto
- ✚ Dirección General de Recursos Humanos
- ✚ Dirección General de Recursos Materiales
- ✚ Dirección General de Planeación
- ✚ Dirección General de Evaluación
- ✚ Unidad de Autopistas de Cuota
- ✚ Centros SCT
- ✚ Comisión Federal de Telecomunicaciones
- ✚ Instituto Mexicano del Transporte
- ✚ Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

**ARTICULO 3o.** La Secretaría conducirá sus actividades con base en las políticas que establezca el Presidente de la República y con sujeción a los objetivos, estrategias y prioridades de la planeación nacional del desarrollo para el logro de las metas de los programas a su cargo, así como las de los programas de las entidades del sector paraestatal coordinado por ella.

**ARTICULO 15.** Corresponde a la Dirección General de Carreteras Federales:



## Administración del autotransporte

- I. Participar en la definición de la política y los programas de transporte carretero en el marco de su competencia;
- II. Fijar las características, especificaciones y criterios técnicos conforme a los cuales deberán realizarse los programas y obras respectivos;
- III. Realizar los estudios y proyectos que se requieran para la ejecución de las obras a su cargo;
- IV. Coordinar con los Centros SCT y, en su caso, con las Direcciones Generales de Planeación y Evaluación, los estudios, el proyecto, la construcción, modernización o ampliación de las carreteras y puentes federales, así como de obras auxiliares y accesorias;
- V. Supervisar que las obras se ejecuten conforme a las características, especificaciones, proyectos, precios unitarios y programas aprobados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de obra;
- VI. Participar en los estudios que requieran los proyectos de las obras a su cargo, cuando los mismos sean realizados por otras unidades administrativas;
- VII. Realizar los estudios de ingeniería experimental que se requieran para el proyecto y la construcción de obras a su cargo;
- VIII. Intervenir dentro de la esfera de su competencia, en los estudios, proyectos y programas de construcción y reconstrucción de carreteras y puentes federales que realicen otras dependencias y entidades del gobierno federal;
- IX. Determinar las características y especificaciones técnicas que deberán observarse en la elaboración del proyecto técnico y en la construcción de carreteras y puentes federales, y supervisar su cumplimiento;
- X. Aprobar los proyectos y programas de las obras de construcción de carreteras y puentes federales que se concesionen, así como supervisar, en coordinación con la Dirección General de Evaluación y con el apoyo del Centro SCT correspondiente, que los trabajos se efectúen conforme a las características, especificaciones y programas establecidos por la Secretaría;
- XI. Intervenir en el estudio de las características, especificaciones y lineamientos técnicos de los caminos y puentes que corresponda construir a la Secretaría y en el de los precios unitarios, y
- XII. Llevar a cabo las acciones de carácter técnico tendientes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, y
- XIII. Supervisar que los trámites para la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía a través de los Centros SCT, se lleven a cabo de acuerdo a las disposiciones aplicables.



### **3. Investigar el nombre, objetivos y trayectoria del actual secretario de comunicaciones y transporte en función.**

Arq. Pedro Cerisola y Weber.

Nació en la Ciudad de México el 13 de Marzo de 1949. Estudió Arquitectura en la Escuela Nacional de Arquitectura de la UNAM. (1967-1968) y en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Iberoamericana (1968-1971). También llevó a cabo estudios de Alta Dirección de Empresas en el IPADE.

Entre 1975 y 1980, Pedro Cerisola y Weber trabajó en Aeropuertos y Servicios Auxiliares en Proyectos y Planeación en la Gerencia General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Posteriormente, se desempeñó como Subdirector Comercial y Director de Operación de Aeronaves de México, S.A. de C.V.

En el periodo 1983-1985, fue Director en la Dirección General de Aeronáutica Civil en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Posteriormente (1985-1988), fue Director Comercial de Aeronaves de México, S.A. de C.V.; y en 1988 fue responsable de la creación de Aerovías de México, S.A. de C.V. Ese mismo año, ocupó la Dirección General de esta Empresa hasta agosto de 1990.

Entre 1991 y 1999 trabajó en Teléfonos de México, S.A. de C.V., en donde desempeñó diversos cargos: Director de Operación, Director de Planeación y Director General Regional.

Durante 1999 y hasta el 1 de julio del 2000, fue Coordinador General de la Campaña Presidencial del Lic. Vicente Fox Quesada. En los últimos cinco meses, fungió como Asesor del Presidente Electo de los Estados Unidos Mexicanos.

A partir del 1 de diciembre el 2000 es designado por el Presidente Vicente Fox Quesada como Secretario de Comunicaciones y Transportes.

### **4. Logros en el 5º informe de gobierno, como lo plantea el gobierno, ¿éxito? ¿falta? ¿se alcanzaron metas?**

Con el propósito de garantizar la prestación del servicio de autotransporte de alta calidad, seguridad y eficiencia, se continuó promoviendo la participación del sector público y privado en la ampliación y renovación de la infraestructura complementaria, la modernización del autotransporte, el abatimiento de la ilegalidad e irregularidad, y el reforzamiento en las condiciones de seguridad operacional.



## Infraestructura Complementaria del Autotransporte

- Durante 2004 se concluyó el Centro de Control de Peso y Dimensiones de San Luis Río Colorado, Sonora. En 2005 iniciará operaciones el Centro de Tlaxcala; asimismo, se realiza la instalación de dos centros; uno en Jalisco y otro en Ciudad Obregón, Sonora, y se avanza en la consolidación de los cinco existentes.
- Se incorporaron 15 terminales de pasajeros, de las cuales 13 se concluyeron en los primeros siete meses de 2005, con lo que ahora se cuenta con 794 centrales, lo que representa un incremento de 1.7 por ciento respecto al cierre de 2004.

## Autotransporte Federal

- Se continuó con el Programa de Modernización del Autotransporte en coordinación con NAFIN, SE, SHCP y la industria productora de vehículos pesados de México, con el propósito de abatir la antigüedad del parque vehicular. La cobertura del programa se amplió gracias al Programa de Chatarrización, consistente en la eliminación de unidades con seis años de antigüedad o más y en el otorgamiento de un estímulo fiscal al adquirir vehículos nuevos o seminuevos.
- En este sentido, durante 2004 se asignaron créditos por 959 millones de pesos para el financiamiento de 1 205 unidades vehiculares. Para 2005 se estima otorgar 2 220 millones de pesos para adquirir dos mil unidades, 2.3 y 1.7 veces más, respectivamente, que lo asignado en el año anterior. Al mes de julio de 2005, se canalizaron 490 millones de pesos para la adquisición de 500 unidades nuevas de autotransporte, registrando incrementos de 35.2 por ciento real y 10.1 por ciento en igual orden, con relación a los primeros siete meses del año anterior, como resultado de la aplicación de un programa de financiamiento fortalecido.
- El Programa de Reemplacamiento permite contar con registros actualizados y confiables, combatir la irregularidad e impulsar el desarrollo del autotransporte, mediante el canje de placas de cerca de 500 mil vehículos del Servicio Público Federal.
- En abril de 2005 concluyó la primera etapa en la que se emplacaron 34 mil vehículos, de los cuales el 86.8 por ciento corresponde a carga, 10.7 por ciento a pasaje y 2.5 por ciento a turismo. Asimismo, inició la segunda etapa, en la que se espera emplacar alrededor de 120 mil unidades. En la tercera etapa se emplacará al resto de los vehículos. Al cierre de julio se tenían emplacados cerca de 85 mil.





- ✚ El movimiento de carga y pasajeros observado entre enero y julio de 2005, fue superior en 3 y 3.6 por ciento, respectivamente, con relación a igual periodo de 2004, al movilizar 256 millones de toneladas y 1 710 millones de personas, comportamiento que refleja el crecimiento económico del país.
- ✚ Entre enero y julio de 2005, el número de accidentes carreteros bajó en 3.8 por ciento con respecto al mismo periodo del año pasado, al pasar de 17 887 a 17 200 accidentes, como resultado de los esfuerzos realizados en el mejoramiento de la infraestructura, la mejor señalización, la renovación vehicular y las medidas de prevención para garantizar el buen estado físico de conductores y vehículos.

El informe no contiene mucha información sin embargo refleja el impulso y desarrollo del autotrasporte federal de pasajeros.

En mi experiencia he logrado ver que efectivamente los camiones de transporte federal de pasajeros cumplen con las expectativas de ser unidades actuales, creación de terminales y la comodidad y servicio dista mucho de lo que era hace años lo cual me permite comprobar que efectivamente se ha avanzado en la materia.

No se han cumplido las metas propuestas, sin embargo, el cambio es notable y se sigue trabajando por lograr el objetivo.



## **5. Mencione los logros que en materia de Autotransporte Federal de pasajeros se han conseguido en los últimos años.**

### **2001**

Durante el periodo que se informa, se continuaron las acciones tendientes a la modernización del autotransporte federal, a través de la consolidación del marco jurídico el cual ha coadyuvado a que los servicios se presten con un mayor grado de eficiencia, calidad y seguridad en beneficio de los usuarios.

Se cuenta con un 100 por ciento de avance en la elaboración de la Estadística Básica del Autotransporte Federal del 2000, faltando únicamente su publicación. Se continúa la elaboración de propuestas de modificación a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Se encuentra en elaboración la Norma de Límites Máximos de Velocidad, la Norma para el Diseño y Construcción de Autotanques. Por otra parte, se está actualizando la Norma de Peso y Dimensiones, las Normas de Construcción, Reconstrucción y Marcado de Envases y Embalajes. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 26 de enero del año en curso, la Norma de Placas Metálicas, Calcomanías de Identificación y Tarjetas de Circulación. Asimismo, el 19 de febrero del presente año, se publicó en el DOF la Norma de Grúas.

Con el propósito de promover la armonización de la normatividad con los países integrantes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se continuó con los trabajos de la Norma Modelo para Norteamérica en los aspectos relativos al diseño, construcción y reconstrucción de autotanques.

Se continuaron los trabajos tendientes a la armonización de las Legislaciones Estatales con la Federal, realizándose cinco reuniones regionales con la participación de autoridades de transportes Estatales y Directores Generales de los Centros SCT.

Con el objeto de tener un padrón confiable y de regularizar más de 60 mil vehículos, se publicó en el DOF el 14 de junio del año en curso, el Aviso con el cual dio inicio el Programa de Reordenamiento y Regularización del Autotransporte de Pasajeros, Turismo, Concesionarios y Permisionarios Estatales y Federales.

La carga transportada por el autotransporte federal en el año 2000 fue de 413 millones de toneladas. En 2001 se estima que será de 417 millones. Debido a la desaceleración económica observada desde el inicio del año, principalmente en el movimiento de exportación, el crecimiento anual en el movimiento de carga por el autotransporte federal, será únicamente de uno por ciento.



## Administración del autotransporte

Se llevaron a cabo operativos en las principales carreteras del país, revisándose un total de 66,760 vehículos de los cuales se sancionaron a 11,725.

Se llevaron a cabo 2,060 inspecciones a empresas y servicios auxiliares del autotransporte federal. Se regularizaron y autorizaron 106 terminales, como parte del Programa de Regularización de Terminales de Pasajeros. Se encuentra operando al 100 por ciento a nivel nacional el módulo de licencias, faltando la liberación de la toma de fotografías. Se inició la impresión y emisión de la nueva licencia federal de conductor únicamente en el sector central. En lo referente al módulo de seguridad, los submódulos de supervisión/inspección e infracciones, se encuentran operando a nivel nacional.

Se continuó con la promoción para la inversión en la instalación de Centros de Capacitación para Conductores del Autotransporte Federal y Privado de los cuales ya existen 96 a nivel nacional, además de otorgarse 36 reconocimientos de diciembre del 2000 al mes de agosto del presente año. Se continuó con la sustitución de los exámenes teórico y práctico para la expedición, refrendo y renovación de la Licencia Federal de Conductor, para quienes presenten la constancia expedida por los Centros de Capacitación autorizados por la Secretaría. Se otorgaron en el periodo, 187 registros a Instructores de los Centros de Capacitación para Conductores del Autotransporte Federal y Privado, contando a la fecha con un total de 803 registros.

Se realizó en el mes de junio el curso de Formación de Instructores, en el que participaron más de 140 instructores de los Centros de Capacitación para conductores del autotransporte federal y privado instalados a nivel nacional. Con el fin de mantener un adecuado nivel de operación en los Centros de Capacitación para Conductores del Autotransporte Federal y Privado se llevaron a cabo supervisiones a éstos. Se actualizan para su posterior publicación en el DOF los Programas Mínimos de Capacitación para carga general, materiales y residuos peligrosos, pasaje y turismo (refrendo y nuevo ingreso). Se promovió la creación de Parques Infantiles Interactivos de Educación Vial, a capitales estatales con recursos e interés por instalar estos parques.

Se realizó por primera vez una campaña integral de difusión para la prevención de accidentes en la temporada vacacional "Verano 2001" que consiste en spot's de radio y televisión, carteles alusivos e Internet.

Se llevó a cabo el primer Simposio Internacional de ITS en México, con el apoyo de ITS América y la participación de ponentes nacionales y extranjeros, así como autoridades, empresarios, académicos y representantes de los tres Poderes de la Unión.

Se encuentra en su etapa de elaboración el proyecto ejecutivo de preinversión para la instalación de los Centros de Pesaje de Calamanda, Qro. y Nuevo Laredo, Tamps. Asimismo, se elaboran las bases de licitación para la compra de equipos y construcción de la obra civil de los Centros de Pesaje. Se encuentra en

Por: Arturo González García



## Administración del autotransporte

elaboración para su publicación la convocatoria para los interesados en instalar y operar los Centros de Control Técnico de las Condiciones Físico-mecánicas.

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (DOT) publicó las reglas para la entrada de vehículos nacionales a ese país como consecuencia del fallo del panel de controversia del TLCAN a favor de México, efectuándose el análisis y emitiéndose los comentarios pertinentes, a fin de lograr equidad y reciprocidad en el trato.

Se participó en la XXIX Reunión del Grupo Binacional México-EUA, sobre puentes y cruces internacionales en Cd. Juárez, Chih. y en el recorrido anual fronterizo efectuado entre la frontera de Sonora, México y Arizona, EUA. Se llevó a cabo la segunda reunión de la Comisión Mixta de Cooperación Técnica y Científica entre México y Ecuador en materia de transporte. Se atendieron 11 casos planteados por autotransportistas e industriales, en el seno del foro virtual de exportación de la Comisión Mixta para la Promoción de Exportaciones (COMPEX) vía internet.

Se está instrumentando en coordinación con la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM) el Centro Integral de Servicios (CIS) que crecerá modularmente hasta alcanzar todos los servicios que presta la SCT. Los primeros trámites que se atienden son los exámenes psicofísicos y la licencia federal de conductor.

## 2002-

### ***Infraestructura complementaria del autotransporte***

En congruencia con los objetivos del Sector, se promovieron acciones para ampliar y modernizar la infraestructura complementaria del autotransporte, con el apoyo de recursos privados y públicos. Con estas acciones se pretende reforzar el cumplimiento de la normatividad del autotransporte y garantizar elevados estándares de calidad y seguridad en la prestación de los servicios.

En lo particular, el número de terminales de pasajeros, tanto centrales como individuales, ha crecido de 630 a 687 en el periodo de referencia, al tiempo que se avanza en el Programa de Regularización de Terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros. Por su parte, se dio continuidad al Programa de Construcción de Centros Fijos de Pesaje, al concluirse los centros de Nuevo Laredo, Tamps., y Calamanda, Qro., e iniciarse la construcción del Centro de Pesaje Mexicali.

En el periodo se incrementaron de 85 a 106 los centros de capacitación para conductores que tienen reconocimiento oficial de la SCT, al tiempo que se otorgaron 143 registros a instructores, con lo que ya ascienden a 884 los instructores con registro oficial.

Por: Arturo González García



## Administración del autotransporte

A lo largo del 2002, se ha puesto el mayor énfasis en la realización de una rigurosa evaluación de su desempeño, a fin de garantizar elevados estándares de calidad y un cabal cumplimiento de sus objetivos. Para tal efecto, se han realizado 25 visitas de evaluación a los centros de capacitación, a fin de diagnosticar e instrumentar las medidas correctivas para cumplir cabalmente con la normatividad.

También se están armonizando los criterios de impartición de los cursos y se están revisando y actualizando los Programas Mínimos de Capacitación en las modalidades de Pasaje y Turismo, Carga General y Residuos Peligrosos.

En lo que atañe a los centros de verificación, tanto de condiciones físico-mecánicas de los vehículos, como de sus emisiones contaminantes, se trabaja en coordinación con la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. (EMA), en la estructuración de las convocatorias para acreditar y aprobar dichos Centros, las que serán publicadas en la segunda parte del año. Mientras tanto, se continuó con el Programa Nacional de Verificación Obligatoria de Emisiones Contaminantes de los Vehículos de Pasaje y Carga que circulan por caminos y puentes de jurisdicción federal, lo que derivó en la verificación de cerca de 600 mil unidades durante el periodo.

RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA VERIFICACIÓN OBLIGATORIA DE EMISIONES CONTAMINANTES DE LOS VEHÍCULOS DE PASAJE Y CARGA QUE CIRCULAN POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL				
Modalidad	Unidades Verificadas	Unidades Aprobadas	Unidades No Aprobadas	Unidades con Emisiones Excesivas
Autobuses	120,000	115,000	5,000	0
Camiones	480,000	470,000	10,000	0
Autobuses de pasajeros	100,000	95,000	5,000	0
Autobuses de carga	20,000	19,000	1,000	0
Camiones de pasajeros	100,000	95,000	5,000	0
Camiones de carga	380,000	371,000	9,000	0
Totales	600,000	585,000	15,000	0

### ***Autotransporte federal***

#### ***Principales acciones y resultados***

Durante el periodo de referencia, se reforzaron las acciones para abatir el autotransporte irregular, renovar la flota vehicular, actualizar el marco normativo, avanzar en la modernización administrativa y promover la internacionalización del autotransporte.

#### ***Actualización del marco jurídico y normativo.***

Por: Arturo González García



Se ha dado continuidad a los trabajos de publicación o actualización de diversas Normas Oficiales Mexicanas relativas al autotransporte. En lo particular, se publicó la Norma sobre límites máximos de velocidad para los vehículos de carga, pasaje y turismo, y se actualizaron tres Normas aplicables al transporte de materiales y residuos peligrosos. En adición a ello, se publicaron para su consulta pública tres proyectos de Normas, destacando el relativo a peso y dimensiones máximos con que pueden transitar los vehículos de autotransporte por caminos y puentes de jurisdicción federal.

Hacia fines de 2001 se publicó el Acuerdo mediante el cual se creó el Programa Nacional para el Reordenamiento y Regularización de Vehículos destinados al Autotransporte Federal de Pasajeros y Turismo y de Concesionarios o Permisionarios Estatales que Transitan en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Tal Programa reviste especial importancia para el abatimiento de la irregularidad, la renovación vehicular y el reforzamiento de la seguridad en las carreteras federales. Como parte del Programa, se ha levantado un censo de vehículos irregulares, que tienen un registro de 44,681 vehículos censados.

A fin de avanzar en la homologación de regulaciones federal-estatales, se firmaron seis convenios adicionales de coordinación de acciones para la compatibilización de leyes y reglamentos en materia de autotransporte federal, con lo que ya suman 13 los convenios formalizados. Se sigue promoviendo la firma de los 19 convenios pendientes, con el propósito de contar con un autotransporte moderno y confiable, que se desarrolle en un entorno de certidumbre jurídica y competencia equitativa.

### ***Acciones para Promover la Modernización del Parque Vehicular.***

En coordinación con Nacional Financiera, se puso en marcha el Programa de Financiamiento al Pequeño Transportista, que recibió un firme apoyo de las empresas fabricantes Navistar-International, así como de Volvo, Mercedes Benz y Kenworth. Con este Programa, se ha facilitado el acceso al financiamiento y la renovación vehicular entre los pequeños autotransportistas. Hacia mediados de 2002 se habían otorgado cerca de 500 créditos y se estima que al cierre del año podría rebasarse la cifra de mil créditos otorgados en total. La promoción de nuevas alternativas de financiamiento permitirán elevar la competitividad del autotransporte y consolidar el Programa de Reordenamiento y Regularización.

### ***Acciones para Avanzar en la Modernización Administrativa***

A mediados de 2001, se instaló en la ciudad de México el primer Centro Integral de Servicios (CIS), en que se tramita la Licencia Federal de Conductor en forma ágil, eficiente y moderna. Este centro, que cuenta con la supervisión continua de la SECODAM, ha permitido mejoras sustantivas en la aplicación del examen psicofísico y en el proceso de emisión de licencias, lo que se ha derivado en beneficios palpables para los autotransportistas. Por tal razón, se pretende replicar este modelo de servicio e instalar nuevos CIS en todas las entidades federativas. A este respecto, ya se pusieron en operación dos nuevos Centros Integrales de Servicios, uno en Guadalajara y otro en Puebla.



En adición a ello, se han puesto en operación los sistemas informáticos de infracciones y supervisión, lo que permitirá evaluar desde el punto de vista de seguridad a los integrantes del autotransporte federal (empresas, vehículos y conductores). Además, se han establecido nuevos procedimientos informáticos en los CIS y se ha desarrollado una base de datos de los vehículos censados que se han incorporado al Programa de Reordenamiento y Regularización.

### ***Internacionalización de los Servicios***

Durante el periodo, en estrecha coordinación con las Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, han continuado las negociaciones con el Departamento de Transporte de EUA, en relación a la apertura fronteriza para el autotransporte de pasaje y carga en el marco del TLCAN. El Gobierno Federal ha realizado un exhaustivo análisis de las regulaciones de EUA para la apertura fronteriza y realizado una intensa labor de consulta y concertación entre las organizaciones del autotransporte y los legisladores mexicanos, a efecto de definir en forma conjunta la postura de México y la estrategia a seguir.

Al respecto, el Gobierno Federal ha reiterado su apoyo a los autotransportistas mexicanos y exigido el cumplimiento de lo pactado en el TLCAN y en la Resolución del Panel de Controversias, al establecer que la apertura sólo se concretará, si ésta se da en términos de equidad y con pleno apego a los términos del TLCAN.

Adicionalmente, en el marco del TLCAN, se ha dado seguimiento a los trabajos sobre autotransporte que se promueven en varios foros bilaterales y trilaterales, a efecto de avanzar en la armonización de las normas y en la facilitación del transporte transfronterizo, destacando la participación en la Reunión Anual Plenaria 2001 del Subcomité de Normas y Transporte Terrestre y del Grupo Trilateral de Asesoría del Transporte, así como la participación en los trabajos del Grupo Binacional México-Estados Unidos sobre Puentes y Cruces Fronterizos.

Asimismo, con el propósito de integrar comercialmente a México con otros países y avanzar en la liberalización del autotransporte, se celebraron negociaciones con varios países de Centro y Sudamérica, reportándose diversos grados de avance. En lo particular, se dio seguimiento a los compromisos asumidos por México en los tratados internacionales suscritos con Costa Rica y Nicaragua, el Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y el Salvador) y el G-3 (Colombia, Venezuela y México). A este respecto, destacan las negociaciones con Colombia y, sobre todo, con Guatemala, país con el que se firmó un Memorándum para Facilitar los Flujos Comerciales, mediante el Intercambio y Arrastre de Remolques y Semirremolques, y el establecimiento de las Normas Técnicas que deben cumplir.

Durante el año 2001, el volumen de pasajeros transportados se incrementó en 2 por ciento mientras que el volumen de carga transportada declinó en -1 por ciento debido fundamentalmente al proceso de desaceleración que experimentó la



economía. Para el año 2002, se estima que el movimiento de pasajeros crecerá en al menos 1.4 por ciento y el movimiento de carga experimente una recuperación estimada de 0.5 por ciento. De esta manera, para 2002 se prevé lograr la transportación de 411 millones de toneladas carga y 2,750 millones de pasajeros.

## **2003**

### ***Infraestructura complementaria del autotransporte***

#### ***Principales acciones y resultados***

En congruencia con los objetivos del sector, se promovieron acciones para ampliar y modernizar la infraestructura complementaria del autotransporte, mediante la participación de la inversión privada y con el apoyo de recursos públicos. De esta forma, se sientan bases firmes para garantizar elevados estándares de calidad y seguridad en la prestación de los servicios. Dentro de las acciones más relevantes realizadas pueden mencionarse:

El número de terminales de pasajeros, tanto centrales como individuales, creció de 686 a 712, gracias en buena medida al Programa de Regularización de Terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros.

Con relación a los centros de control de peso y dimensiones, están en operación los de Nuevo Laredo, Tamps. y Calamanda, Qro.; y se concluyó el de Mexicali, B.C. Con estas instalaciones se reforzará la seguridad en el sistema de transporte.

Los centros de capacitación para conductores, con reconocimiento oficial de la SCT, se incrementaron de 106 a 150 y se actualizaron 13 programas mínimos de capacitación en las diversas modalidades, cuya publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) se inició en junio del año en curso. También, por primera vez se promovió la instalación de estos centros de capacitación en Oaxaca, Tlaxcala, Sinaloa y Guerrero. Adicionalmente, se realizaron 22 visitas de inspección a centros de capacitación y se otorgaron 315 registros a instructores de capacitación, con lo cual suman 1,216 registros otorgados a profesionales en esta rama.

En lo referente a los centros de verificación, tanto de condiciones físico-mecánicas como de emisiones contaminantes, se continuaron las acciones coordinadas con la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. (EMA), para evaluar la conformidad de las normas a través de unidades de verificación operadas por terceros particulares. En marzo del año en curso, se publicó en el DOF la convocatoria para instalar unidades de verificación de condiciones físico-mecánicas de los vehículos.





Table with 6 columns and 7 rows, containing data related to the administration of road transport. The content is heavily blurred.

### ***Autotransporte federal***

#### ***Principales acciones y resultados***

Durante el periodo del 1 de septiembre del 2002 al 31 de agosto del 2003, se reforzaron las acciones para actualizar el marco normativo, abatir el autotransporte irregular, renovar la flota vehicular, avanzar en la modernización administrativa y promover la internacionalización del autotransporte.

#### ***Actualización del marco jurídico y normativo***

Se dio continuidad a los trabajos de actualización y publicación de diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOM's) relativas al autotransporte. Así, se publicaron en el DOF dos NOM's definitivas, relativas a envases y embalajes de materiales y sustancias peligrosas, así como seis proyectos de NOM's, relativos a: listados y condiciones de transporte de sustancias y materiales peligrosos; requerimientos generales de seguridad para el diseño, construcción y verificación de autotanques de gases comprimidos; y a la compatibilidad para el almacenamiento y transporte de sustancias y materiales peligrosos de la clase 1 explosivos.

De igual forma, se publicaron las modificaciones a las NOM's relativas a placas y calcomanías de identificación de vehículos, así como la de transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen. Además, en junio de 2003 se publicó la actualización de los programas mínimos de capacitación en las diversas clasificaciones de servicios de autotransporte federal.

#### ***Acciones para promover la regularización del autotransporte***

A fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones operativas y de seguridad con que deben operar los autotransportistas, se continuó con el Programa Nacional de Reordenamiento y Regularización del Autotransporte Federal de



Pasajeros y Turismo, que a la fecha reporta 46,103 vehículos censados a nivel nacional, cantidad que corresponde a la primera etapa del programa; a la segunda etapa, consistente en la formalización de un acuerdo de sustitución de vehículos, pasaron 6,426 vehículos; a la tercera etapa, relativa a la entrega de la correspondiente factura de adquisición, pasaron 884 vehículos. La cuarta etapa se refiere a la obtención del permiso para el servicio público federal. Adicionalmente, en los estados de Sinaloa, Durango, Colima, Hidalgo, Oaxaca y Morelos, se realizaron operativos de tipo ambiental, de seguridad, y reordenamiento, para alentar a los autotransportistas a proseguir con las etapas subsecuentes del programa. El estado de Querétaro completó satisfactoriamente las cuatro etapas del programa.

A fin de avanzar en la homologación de regulaciones federal-estatales, en el periodo del informe 11 entidades federativas firmaron los convenios de coordinación de acciones para la armonización de leyes y reglamentos en materia de autotransporte, llegando con éstos a 24 convenios formalizados.

### ***Acciones para promover la modernización del parque vehicular***

Se continuó con el Programa de Financiamiento para el Pequeño Transportista, en coordinación con Nacional Financiera (Nafin) y con la participación de los fabricantes de vehículos pesados de México. El financiamiento que se otorga fluctúa entre 65 y 80 por ciento del valor factura y hasta por dos millones de pesos por crédito. A poco más de un año de su puesta en operación, se han entregado cerca de 1,700 unidades y mil millones de pesos en créditos.

### ***Acciones para avanzar en la modernización administrativa***

Las acciones para avanzar en la modernización administrativa han ocupado un lugar especial en la agenda de los años recientes. De tal forma, se tiene en operación seis Centros Integrales de Servicios (CIS), en el Distrito Federal, Guadalajara, Puebla, Pachuca, San Luis Potosí y Tuxtla Gutiérrez, en los que se tramita la licencia federal de conductor y se aplican los exámenes médicos psicofísicos a conductores. Adicionalmente, se realizan las obras y acondicionamientos necesarios para poner en operación de cinco a siete CIS adicionales en lo que resta de 2003.

Por otra parte, se trabaja en la reingeniería del proceso de infracciones para hacerlo expedito, transparente y moderno, que se concluirá al cierre de 2003. Además, se coordina con diversas dependencias del Ejecutivo Federal, el Programa de Reemplazamiento 2003, a efecto de contribuir al reordenamiento y regularización del autotransporte. Durante el segundo semestre iniciará el canje de placas del servicio público federal de cerca de 500 mil vehículos, lo que permitirá aumentar la seguridad en la operación de los servicios.



### ***Internacionalización de los servicios***

En coordinación con las Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, se han proseguido las negociaciones con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América, a fin de establecer las bases para la apertura transfronteriza de los servicios de autotransporte de pasaje y carga, con estricto apego a los principios de equidad establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). El Gobierno Federal apoyó la postura de las organizaciones mexicanas del autotransporte e informó a los legisladores mexicanos que las actuales regulaciones de EUA son inaceptables, toda vez que no se ajustan a los principios de equidad y reciprocidad definidos en el TLCAN.

Adicionalmente, se ha dado seguimiento a los compromisos y acuerdos en materia de autotransporte asumidos por México con otros países. Así, se atendieron diversos foros internacionales, tales como la Comisión Binacional México-EUA y el Grupo de Puertos y Servicios Fronterizos México-EUA y México-Guatemala. En el marco del Tratado de Libre Comercio México-Triángulo del Norte (Guatemala-Honduras-El Salvador), se continuaron negociando las condiciones para la apertura del transporte terrestre, a fin avanzar en el propósito de integración comercial; y se sostuvieron reuniones con autoridades de transporte de Belice, con quienes se revisan conjuntamente los Memoranda de entendimiento sobre pasaje y turismo, carga y licencias, para facilitar el transporte transfronterizo.

### ***Tráfico de carga y pasajeros en autotransporte***

Para finales de 2003 se estima contar con una flota vehicular de 502 mil unidades, de los cuales el 86.7 por ciento corresponden al transporte de carga y el 13.3 por ciento al de pasajeros, mismos que se estima transportarán 2,780 millones de personas y 414 millones de toneladas. La flota vehicular, así como el volumen movilizado de personas y de carga representan incrementos de 2.7, 1.5 y 0.7 por ciento, respectivamente, con relación a lo registrado en 2002.

## **2004**

### ***Infraestructura complementaria del autotransporte***

#### ***Principales acciones y resultados***

En congruencia con los objetivos del sector, se promovieron acciones para ampliar y modernizar la infraestructura complementaria del autotransporte, mediante la participación de la inversión privada y pública. De esta forma se contribuye a garantizar elevados estándares de calidad y seguridad en la prestación de los servicios.

Así, el número de terminales autorizadas de pasajeros, tanto centrales como individuales, creció de 760 a 782, lo que representa un incremento anual de 2.9 por ciento.

Por: Arturo González García



Los tres centros de control automatizado de peso y dimensiones, que operan en las ciudades de Calamanda, Qro., Mexicali, B.C. y Nuevo Laredo, Tamps., han contribuido a reducir los vehículos del autotransporte sobrecargados, mejorando las condiciones de seguridad y la conservación de carreteras.

Para finales de 2004, se tiene programada la instalación de cuatro centros más en los estados de Jalisco, San Luis Potosí, Sonora y Tlaxcala.

Los centros de capacitación autorizados pasaron de 156 a 159 en el último año. Los centros que obtuvieron reconocimiento oficial en 2004 se ubican en Guadalupe, N.L.; Tonalá, Jal.; y Veracruz, Ver. También se actualizaron los programas de capacitación en las diversas modalidades. Para el segundo semestre de 2004 se tiene contemplado que los centros autorizados se certifiquen bajo la Norma ISO 9001-2000.

ESTADÍSTICAS DE LOS CENTROS AUTORIZADOS DE CONTROL DE PESO Y DIMENSIONES, 2003-2004

ESTADO	2003	2004	2004		ESTADO
			ESTADO	ESTADO	
Coahuila de Zaragoza	100	100	100	100	Coahuila
Chiapas	100	100	100	100	Chiapas
Estado de Guerrero	100	100	100	100	Estado de Guerrero
Estado de México	100	100	100	100	Estado de México
Estado de Veracruz	100	100	100	100	Estado de Veracruz
<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>Total</b>

### **Autotransporte Federal**

#### **Principales acciones y resultados**

Durante el periodo de septiembre de 2003 a agosto de 2004, se reforzaron las acciones para modernizar el parque vehicular, abatir el autotransporte irregular, actualizar el marco normativo, avanzar en la modernización administrativa y promover la internacionalización del autotransporte.

#### **Modernización del parque vehicular**

Para fomentar la renovación del parque vehicular y elevar la competitividad del autotransporte, se continuó con la operación del Programa de Financiamiento al Pequeño Autotransportista, iniciado en julio de 2002 en coordinación con Nacional Financiera (NAFIN), la Asociación Nacional de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) y la SCT. Este programa se mantuvo operando hasta mediados de 2004.



## Administración del autotransporte

Para acelerar la renovación vehicular, en abril de 2004 se puso formalmente en operación el nuevo Programa de Modernización del Autotransporte, en coordinación con NAFIN, Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), SCT y los fabricantes de vehículos pesados en México. En octubre de 2003 se publicó en el DOF el Decreto de estímulos fiscales que contempla la chatarrización de unidades obsoletas, con seis o más años de antigüedad. El financiamiento se otorga hasta por el 80 por ciento del valor de factura y tres millones de pesos por crédito a pequeños transportistas y 10 millones de pesos por crédito para empresas.

Al mes de julio, se estima la adquisición de 2,400 unidades de autotransporte con un monto de crédito aproximado de 1,500 millones de pesos.

### ***Regularización del autotransporte***

Para abatir la irregularidad y reordenar el transporte de pasajeros, continúa en operación el Programa Nacional de Reordenamiento y Regularización del Autotransporte Federal de Pasajeros y Turismo. A julio de 2004, dentro de la primera etapa del Programa se tenía un censo cercano a los 48,500 vehículos irregulares a nivel nacional. De éstos, 8,400 vehículos pasaron a la segunda etapa, consistente en la firma del compromiso de sustitución de vehículos; 2,200 se encuentran en la tercera etapa que se refiere a la acreditación de la adquisición del vehículo y el otorgamiento de la calcomanía de autorización provisional; y 460 vehículos pasaron a la cuarta etapa, consistente en la entrega del permiso definitivo. Al abrir nuevas alternativas de financiamiento, se prevé que el Programa de Modernización del Autotransporte tenga incidencia en este Programa de Reordenamiento y Regulación.

A fines del tercer trimestre de 2004, se prevé poner en marcha la etapa operativa del Programa de Reemplacamiento que dará lugar al canje de placas de cerca de 500 mil vehículos del Servicio Público Federal en un lapso de dos años, lo que permitirá contribuir al reordenamiento y regularización del autotransporte e incrementar la seguridad y confianza de la población en la operación de los servicios. Para tal efecto, se formó un grupo de trabajo intersecretarial entre la Procuraduría General de la República (PGR), SHCP-SAT, SE, Secretaría de Seguridad Pública (SSP) y SFP, el cual diseñó una estrategia consensuada de reemplacamiento y definió filtros específicos para evitar el emplazamiento de vehículos ilegales o irregulares.

### ***Actualización del marco jurídico y normativo***

Dentro del periodo que nos ocupa, se dio continuidad a los trabajos de actualización y publicación de diversas normas oficiales mexicanas (NOM's) relativas al autotransporte, destacándose siete nuevas NOM's definitivas sobre materiales y residuos peligrosos.



## Administración del autotransporte

En fecha próxima, se publicarán la NOM-019-SCT2/2004 referente a “Disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos” y la NOM-029-SCT2/2004 relativa a “Especificaciones para la construcción y reconstrucción de recipientes intermedios para gráneles (RIG)”.

### ***Coordinación de los tres órdenes de gobierno***

En 2003 quedaron formalizados cuatro convenios con Baja California, Sinaloa, Sonora y Tabasco, con lo cual suman 28 los convenios de Compatibilización de Leyes y Reglamentos en materia de autotransporte, con igual número de entidades federativas. En 2004, se promueve la firma de los convenios con los estados de Chihuahua, Querétaro y Veracruz.

### ***Modernización administrativa***

Referente a los Compromisos Presidenciales para la Competitividad, se publicó en el DOF en abril de 2004, el Acuerdo mediante el cual se reducen entre 20 y 50 por ciento, los plazos que tiene la SCT para resolver los trámites de alto impacto. Se halla en proceso la automatización electrónica de estos trámites vía *Internet*; sólo queda pendiente concretar la propuesta de modificaciones al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

La SCT y la SSP continúan con los trabajos de reingeniería de infracciones, que pretende simplificar el trámite en beneficio de la ciudadanía. Se implementó la consulta de boletas de infracción a través de *Internet*, lo cual permite la simplificación del trámite de pago. En el sector central se agilizó el trámite de pago de las multas ante la institución bancaria mediante la impresión en las propias boletas de una línea de captura que permite la eliminación de recibos. También se han reducido de 15 a ocho días los tiempos de radicación de infracciones de una oficina a otra de la Secretaría, en beneficio del público usuario.

Se encuentran en operación 13 Centros Integrales de Servicios (CIS), que brindan atención de alta calidad, eficiencia y transparencia a los autotransportistas que tramitan la licencia federal de conductor. En 2003, se instalaron ocho CIS en las ciudades de Aguascalientes, Ags.; Cuernavaca, Mor.; Mérida, Yuc.; Monterrey, N.L.; Nuevo Laredo, Tamps.; Pachuca, Hgo.; Tijuana, B.C.; y Toluca, Méx. Para 2004, se tiene programada la instalación de cinco CIS en Cd. Juárez, Chih.; Culiacán, Sin.; Querétaro, Qro.; Villahermosa, Tab.; y Veracruz, Ver.

A fines de 2003, se logró la certificación ISO 9001:2000 de los procesos de Expedición de Licencias Federales de Conductor y de Expedición de Permisos de Carga General, Pasaje y Turismo, a fin de generar confianza y credibilidad entre los usuarios de estos servicios.

Se inició el estudio de la Arquitectura Nacional de Sistemas Inteligentes (ITS), con financiamiento de la Agencia para el Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos

Por: Arturo González García



de América (USTDA por sus siglas en inglés), que tiene como propósito contar con un sistema integrado de normas, estándares, protocolos y características técnicas de *hardware* y *software*, que garanticen su interoperabilidad a nivel nacional e internacional y sirvan como base para el desarrollo de aplicaciones de tecnologías ITS para el transporte.

### ***Internacionalización de los servicios***

En junio de 2004, se llevó a cabo en la Ciudad de México la décima sesión plenaria del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre (SNTT) del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con el propósito de hacer una revisión de sus aspectos generales y de conocer e impulsar los avances de los Grupos Trilaterales Consultivos de Transporte (GTAT). El gobierno de México sigue apoyando el estricto apego a los postulados de dicho tratado y una apertura fronteriza equitativa y efectiva en materia de autotransporte.

Adicionalmente, se ha dado seguimiento a los compromisos y acuerdos en materia de autotransporte asumidos por México con otros países. Así, se atendieron diversos foros internacionales tales como la Comisión Binacional México-EUA y el Grupo de Puertos y Servicios Fronterizos México-EUA y México-Guatemala. En el marco del Tratado de Libre Comercio México-Triángulo del Norte (Guatemala-Honduras-El Salvador), se continúa impulsando la negociación de las condiciones para la apertura del transporte terrestre, a fin de avanzar en el propósito de integración comercial; y se reiteró al gobierno de Belice la necesidad de contar con los Memoranda de Entendimiento sobre pasaje y turismo, carga y licencias, para formalizar y facilitar el transporte transfronterizo binacional.

### ***Tráfico de carga y pasajeros en autotransporte***

Para finales de 2004 se estima contar con un parque vehicular de 531 mil unidades: 86.7 por ciento de carga y 13.3 por ciento de pasaje. A lo largo de 2004, se proyecta la transportación de 2,860 millones de personas y 426 millones de toneladas, los que representarán incrementos de 2.9 y 2.4 por ciento, respectivamente, con relación a lo registrado en 2003.

## **2005**

### ***Infraestructura complementaria del autotransporte***

#### ***Principales acciones y resultados***

Con el fin de contribuir al logro de los objetivos de mediano plazo del Sector, se dio continuidad a la promoción de acciones tendientes a ampliar y modernizar la Infraestructura Complementaria del Autotransporte, a través del fomento de la inversión privada, así como la canalización de recursos públicos. Dentro de las acciones realizadas durante el periodo del 1° de septiembre de 2004 al 31 de agosto de 2005 destacan:

Por: Arturo González García



- El número de terminales autorizadas de pasajeros, tanto centrales como individuales, aumentó de 779 a 794, lo que representa un incremento anual de 1.9 por ciento, respecto a agosto de 2004.
- Se construyeron dos Centros de Control de Peso y Dimensiones, uno en San Luis Río Colorado, Son. y otro en Tlaxcala, Tlax., éste último con dos módulos, los cuales se estima inicien operación al terminar el año. De igual forma, en el segundo semestre de 2005, inició la construcción de dos centros adicionales, uno en Jalisco y otro en Cd. Obregón, Son. Asimismo, se ha trabajado en la consolidación de los tres centros en operación; Calamanda, Qro., Mexicali, B.C. y Nuevo Laredo, Tamps. Con estas instalaciones se contribuye a reducir el tránsito de vehículos de autotransporte sobrecargados, mejorar las condiciones de seguridad en las vías de comunicación y conservar la infraestructura carretera.
- Se depuraron los Centros de Capacitación de Conductores, que pasaron de 159 a 134, en razón de que algunos fueron cancelados por no cumplir con la normatividad vigente. De este total, 86 centros, es decir, el 64.2 por ciento, obtuvieron certificación bajo la Norma ISO 9001:2000, lo que representa una garantía de calidad en su operación. En adición a ello, continuaron los trabajos de actualización y revisión de los programas mínimos de capacitación en sus diferentes modalidades.

}

### ***Autotransporte Federal***

#### ***Principales acciones y resultados***

En lo que hace a los servicios de autotransporte, se han seguido priorizando las acciones relativas a la modernización del parque vehicular, abatimiento del autotransporte irregular, actualización del marco normativo, modernización administrativa e internacionalización del autotransporte.

#### ***Modernización del parque vehicular***

- Para fomentar la renovación del parque vehicular y elevar la competitividad del autotransporte, se ha fortalecido el Programa de Modernización del Autotransporte, que arrancó a mediados de 2002. En virtud de los buenos resultados del Programa, para 2005 se tiene la meta de prácticamente duplicar el otorgamiento de créditos y la renovación de unidades, en congruencia, al cierre de agosto, se reporta un incremento anual significativo en ambos indicadores; de 28.6 por ciento en créditos y de 9.1 por ciento en unidades renovadas.





Concepto	Miles de unidades				Enero-Agosto		Variación % anual
	Ejecutado		Meta		2004	2005 <sup>a</sup>	
	2004	2005	2004	2005 <sup>a</sup>			
Miles unidades de pesos	1.05	1.01	1.05	1.20	40	50	11.7
Unidades chatarrizadas	1.05	1.00	1.05	1.00	60	56	-0.1

<sup>a</sup> Cifra preliminar.  
Fuente: IMR/ST.

Para hacer más atractivo el Programa de Modernización del Autotransporte, en coordinación con Nacional Financiera (NAFIN), Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y los fabricantes de vehículos pesados de México, se buscó ampliar la cobertura de la modernización con el Programa de Chatarrización que se aplica a unidades de seis años de edad o más, con un estímulo fiscal al adquirir vehículos nuevos o seminuevos.

El Programa de Chatarrización inició en abril de 2004. Al cierre de agosto de 2005, se tenían inscritas 967 unidades para chatarrizar, lo cual representa un 208 por ciento de incremento en comparación a las cifras registradas en agosto de 2004.

**PROGRAMA DE CHATARRIZACIÓN**  
(Cifras acumuladas)

Descripción	31-Ago-04	31-Ago-05 <sup>a</sup>	Variación Absoluta	Variación Porcentual
Unidades inscritas	314	967	653	208.0

<sup>a</sup> Cifra estimada.

Se realizaron dos publicaciones en el Diario Oficial de la Federación (DOF) en materia de chatarrización; el 31 de agosto de 2004, se publicó la mecánica de la aplicación del estímulo fiscal para aquellos distribuidores autorizados residentes en el país que enajenen los vehículos de autotransporte; y en la publicación del 12 de enero de 2005, se aclararon aspectos relativos a la aplicación del otorgamiento del estímulo fiscal a los adquirientes de vehículos nuevos por la entrega de sus vehículos usados a los contribuyentes fabricantes, ensambladores o distribuidores autorizados.

**Regularización del Autotransporte**

- En el periodo del 1° de septiembre de 2004 al 31 de agosto de 2005, el Programa de Reordenamiento y Regularización culminó en tres entidades: Baja California Sur, Colima y Querétaro.
- A fin de dar celeridad al Programa, en siete entidades (Chihuahua, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Morelos, Nayarit y Veracruz) se acordaron acciones para avanzar en este proceso, las que contaron con el soporte de las autoridades estatales.



- Destaca la firma de un convenio con el estado de Morelos para homologar criterios de actuación. Con base en éste, se efectuaron diversos operativos para impedir que los permisionarios sin autorización federal o estatal presten servicios de autotransporte.
- Por otra parte, en el norte del país el problema estará prácticamente resuelto, toda vez que se ha logrado que el 90 por ciento del parque vehicular esté en condiciones regulares.

### ***Programa de Reemplacamiento***

- Con el objeto de contar con registros administrativos actualizados, combatir la irregularidad e impulsar el desarrollo del autotransporte, inició el Programa de Reemplacamiento para realizar el canje de placas de 500 mil vehículos del Servicio Público Federal en tres etapas.

En abril de 2005, concluyó la primera etapa en la que se emplacaron 34 mil vehículos, de los cuales el 86.8 por ciento corresponde a carga, 10.7 por ciento a pasaje y 2.5 por ciento a turismo. En ese mismo mes se inició una segunda etapa, en la que se espera emplacar más de 120 mil unidades. Al cierre de agosto, se estima un emplacamiento cercano a 95 mil unidades vehiculares.

### ***Actualización del marco jurídico y normativo***

- El Proyecto de Iniciativa de Reformas en materia de infracciones fue aprobado por la Cámara de Diputados el 14 de diciembre de 2004, y modifica diversas disposiciones del Código Fiscal de la Federación, Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Ley de la Policía Federal Preventiva. El Senado realizó modificaciones al Proyecto y se encuentra nuevamente en la Cámara de Diputados para su aprobación. Estas reformas permitirán que la Policía Federal Preventiva (PFP) concorra con la SCT a la vigilancia del cumplimiento de la regulación en materia de autotransporte en carretera.
- Se encuentra en estudio de la Dirección General de Asuntos Jurídicos el proyecto de Reformas al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en materia de simplificación administrativa. Dichas reformas se prevén en función de las modificaciones de ley en materia de infracciones, además de tener el propósito de modernizar y actualizar el marco de actuación del subsector Autotransporte.
- Se dio continuidad a los trabajos de actualización y publicación de diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOM's), al publicarse tres NOM's definitivas y una como proyecto, relativas a materiales, residuos peligrosos y señalamiento.





Se promovió la aprobación de reformas legales por parte del poder legislativo. El Proyecto se encuentra en la Cámara de Diputados para su aprobación.

Se puso a disposición del usuario la consulta, vía *Internet*, sobre el estatus de documentos garantes. En caso de no contar con éstos para su devolución, automáticamente se imprime el sello electrónico que preserva el descuento de 50 por ciento por pronto pago de infracciones con fundamento en el artículo 202 del Reglamento de Tránsito en Carreteras.

- Como parte del Programa de Centros Integrales de Servicios (CIS), en 2004 se instalaron seis para arribar a 19 en total. Durante 2005, se prevé instalar entre seis y ocho adicionales; al cierre de agosto, se espera tener dos más en operación; Oaxaca y Veracruz.
- Se logró mantener la certificación ISO 9001:2000 de los Procesos de Expedición de Licencias Federales de Conductor y de Expedición de Permisos de Carga General, Pasaje y Turismo, tras la aplicación de dos auditorías internas y dos externas. La certificación tiene como finalidad mantener la confianza y credibilidad entre los usuarios de estos servicios.
- Se logró un avance de 60 por ciento del estudio de la Arquitectura Nacional de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), el cual cuenta con financiamiento de la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de América (USTDA), y tiene como propósito diseñar un sistema integrado de normas, estándares, protocolos y características técnicas de *hardware* y *software*, que garantice su interoperabilidad a nivel nacional e internacional y sirva como base para el desarrollo de aplicaciones de tecnologías ITS para el transporte.

### ***Internacionalización de los servicios***

#### ***Negociaciones en el marco del TLCAN***

- En el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se mantuvieron conversaciones con los Estados Unidos de América (EUA) sobre la apertura de los servicios del Autotransporte. En coordinación con la Presidencia de la República y la SE, se insiste en buscar una apertura efectiva, bajo condiciones equitativas y pleno respeto a los postulados del Tratado.
- En mayo de 2005, la organización Plan Internacional del Registro (IRP por sus siglas en inglés) votó favorablemente la inclusión de México, a través de los estados norteamericanos de California, Nuevo México, Arizona y Texas, a este acuerdo para el pago de registro estatal. La incorporación de México al IRP facilitará la apertura efectiva al autotransporte. Esta acción, combinada con la anterior aprobación de los miembros del Asociación Internacional del Impuesto al Combustible (IFTA por sus siglas en inglés), permite una completa implantación de



la resolución que el Grupo de Trabajo del Impuesto al Combustible y Registro del TLCAN ha buscado afanosamente.

- En la reunión convocada por la Asociación Nacional de las Comisiones del Seguro (NAIC por sus siglas en inglés) del Grupo de Trabajo Trilateral de Seguros del TLCAN (GTTS/TIWG), realizada en noviembre de 2004 en Toronto, Canadá, se expuso el tema del Aseguramiento al Autotransporte Mexicano. El Grupo dio seguimiento a los puntos revisados por Canadá en reunión atendida en abril de 2005 en México, en la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).

### ***Negociaciones con Centro y Sudamérica***

- En el marco del Tratado de Libre Comercio México-Triángulo del Norte (Guatemala-Honduras- El Salvador), se impulsa la negociación de las condiciones para la apertura del transporte terrestre, a fin de avanzar en la integración comercial.
- En septiembre de 2004, se asistió a la III Comisión Binacional México-Honduras realizada en la ciudad de Tegucigalpa. En octubre se realizó una reunión en San Salvador, con la Federación de Cámaras de Transporte de Centroamérica (FECATRANS), para revisar el Memorando de Entendimiento y el Anexo 10-09 de Transporte Terrestre del TLC México-Triangulo del Norte, con el propósito de favorecer el intercambio comercial mediante el transporte carretero con la región centroamericana.
- De igual forma, en octubre de 2004 se acudió a la Reunión del Grupo Intersecretarial de Puertos y Servicios Fronterizos, celebrada en la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), para revisar los avances registrados en los distintos proyectos desde la última reunión del grupo.
- Por otra parte, se ha reiterado al gobierno de Belice la necesidad de contar con los Memoranda de Entendimiento sobre pasaje y turismo, carga y licencias, para formalizar y facilitar el transporte transfronterizo binacional.

### ***Tráfico de carga y pasajeros en autotransporte***

- En 2004, se registró un crecimiento de 2.4 por ciento y 2.9 por ciento en transporte de carga y pasajeros, respectivamente. Para el periodo enero-agosto de 2005, se estima un crecimiento en estos indicadores de 3.2 y 3.7 por ciento respectivamente, con relación a igual periodo del año anterior, como resultado del crecimiento sostenido de la economía y del buen desempeño de la actividad turística del país.



MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS DEL AUTOTRANSPORTE, 1999-2003

Concepto	Pasajeros						Cargas		Variación %
	Miles de personas				Miles de toneladas		1999	2003	
	1999	2000	2001	2002	2003	2003			
Empresas Interiores	44,246	44,246	44,246	44,246	44,246	44,246	44,246	44,246	0.0
Región Interiores (Exterior)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0.0

Elaboración:

SECTER (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

## 6. Investigar la participación de los siguientes organismos en la participación del Autotransporte.

- **Cámara nacional del autotransporte y turismo (Canapat)**

La Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) es una institución de interés público, autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propios, constituida en 1989 conforme a lo dispuesto en la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones. Compuesta por las personas físicas y morales dedicadas al autotransporte de pasajeros, turismo o sus servicios auxiliares, tiene como misión el impulsar el desarrollo de esta industria, brindándoles a sus afiliados los servicios que les permitan mejorar su operación cotidiana en beneficio de los usuarios.

Las principales tareas de CANAPAT son las siguientes:

- Representar y defender los intereses generales del autotransporte federal de pasajeros, turismo y sus servicios auxiliares ante las diferentes instancias del gobierno.
- Ser órgano de colaboración y consulta del estado para el diseño y ejecución de políticas y programas que faciliten el desarrollo del sector.
- Promover e impulsar el desarrollo tecnológico de las empresas que conforman esta actividad.
- Actualizar, capacitar y profesionalizar a sus afiliados en las diferentes áreas de interés de la actividad autotransportista.
- Organizar foros, talleres, exposiciones y eventos que favorezcan el desarrollo de esta industria.



Administración del autotransporte

- Realizar acciones en favor de la seguridad pública en el autotransporte y de la seguridad vial.

Nuestras empresas afiliadas son profesionales del autotransporte, por ello son las mejores para el viajero nacional e internacional que desee viajar por carretera con seguridad, puntualidad y confort.

- **Caminos y puentes federales (Capufe)**

En México, al igual que en otros países que cuentan con sistemas de carreteras, puentes y túneles de cuota de altas especificaciones, los beneficios que éstos han aportado a las sociedades a las que sirven son evidentes, al ofrecer a los usuarios ahorros en tiempos de recorrido, consumo de combustibles y desgastes de vehículos, a los que se suman más y mejores servicios que se manifiestan en comodidad, eficiencia y seguridad en sus traslados.

Un indicador del crecimiento de Caminos y Puentes es la captación por concepto de cuota en autopistas y puentes, así como de la prestación de otros servicios carreteros de alta calidad, estimada en 12 mil millones de pesos, lo que convierte al Organismo en el primer operador a nivel internacional en esta materia, ya que ninguna otra empresa en el mundo tiene bajo su responsabilidad una infraestructura de tal dimensión.

CAPUFE ha tenido y tiene como meta permanente aportar estos vastos recursos - activos e ingresos- al Sistema Nacional de Transporte para integrar, con una visión de conjunto, las grandes regiones que conforman el territorio nacional.

Sirva para recordar la fundación, en 1949, de Constructora del Sur, primer antecedente de Caminos y Puentes, y dar cuenta del esfuerzo de organización que ha significado la administración de la red carretera a su cuidado, así como del desempeño de distintas instituciones y del personal del Organismo que participan en la conservación, ampliación y modernización de este patrimonio de los mexicanos, destinado al crecimiento de la Nación.

## **7. Investigar la misión, visión y objetivos de tres empresas del autotransporte federal de pasajeros, identificando el nivel de compromiso que tienen con el público usuario, en la idea de la mejora continúa.**

**ETN**

**MISION**

Satisfacer las necesidades de autotransporte de pasajeros a través de un servicio que exceda las expectativas de seguridad, comodidad e innovación existentes en el mercado siempre bajo un marco de cultura de calidad y de valores, para lograr

Por: Arturo González García



Administración del autotransporte

así las mejores condiciones laborales para el personal y la máxima rentabilidad para los accionistas.

## VISIÓN

Ser la empresa de auto transportes de lujo mas rentable y eficiente a nivel de América latina, que se distinga por cumplir con los mas altos niveles de servicio, a través de fomentar el crecimiento, competitividad y liderazgo de sus colaboradores.

## POLITICA DE CALIDAD

En ETN proporcionamos servicio de lujo de transporte de pasajeros, turismo y mensajería a través del compromiso colectivo del personal capacitado enfocado a la satisfacción del cliente, ofreciendo seguridad, comodidad puntualidad y atención esmerada, para alcanzar niveles de excelencia a través de la mejora continua de la calidad, de la eficiencia y eficacia en la prestación de nuestros servicios.

## **AUTOTRANSPORTES TUFESA SA DE CV**

### MISIÓN

Mejorar constantemente su posición competitiva, a fin de asegurar su permanencia, rentabilidad y flujos de efectivo en el largo plazo y esto solo se logrará a través de la plena satisfacción de nuestros clientes con nuestros servicios para lo cual:

1°. Todos en Tufesa debemos conocer las necesidades y expectativas de nuestros clientes a fin de entregarles servicios que no solo cubran sus requerimientos, sino que den un valor adicional que vaya más allá de sus expectativas

2°. Nuestras acciones deben de ser de calidad total, para lo cual es necesario, que todo el personal de nuestra organización pueda, sepa y quiera realizar sus funciones de forma excelente (bien y a la primera vez), y que constantemente esté en búsqueda de la mejora continua, por tanto debemos garantizar su capacitación, desarrollo, motivación e involucramiento

3°. El desarrollo de nuestras labores se hará respetando los valores fundamentales del trabajo, de la organización y de la comunidad, tal y cómo se define en nuestro modelo de calidad total.

### VISIÓN

Ser la empresa líder en la zona Pacífico de la Republica Mexicana con conexiones a USA en el segmento de 1a. Clase, ofreciendo servicios de calidad y valor agregado que excedan las expectativas de los clientes en transportación de pasajeros, con servicio para eventos especiales de traslados y turismo, con

Por: Arturo González García





Administración del autotransporte

cuidado de infantes y personas de la tercera edad, de paquetería con entrega y recepción a domicilio.

## **AUTOTRANSPORTES TRANSPAÍS**

### MISION

Ofrecer en transporte terrestre comodidad, seguridad y trato amable con el entusiasmo y compromiso que nos distingue.

### VISION

A donde lleguemos ser reconocidos por nuestra calidez y amabilidad; con el mejor trato al cliente.

Por: Arturo González García



## **Unidad Tres.**

### **1. Identificar de acuerdo al Reglamento de caminos, puentes y autotransporte federal, la segmentación de los servicios que ofrece el autotransporte federal de pasajeros.**

#### **REGLAMENTO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES**

Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinarán en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

- I. De lujo;**
- II. Ejecutivo;**

Los servicios de lujo y ejecutivo operarán en viajes directos de origen a destino y deberán prestarse en autobús integral del último modelo fabricado en el año en que ingrese al servicio, con límite en operación de diez años, contados a partir de la obtención del permiso.

Las características y especificaciones técnicas de los autobuses, se establecerán en la norma respectiva y deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, video casetera y servicio de cafetería.

- III. De primera;**

El servicio de primera operará en viajes directos de origen a destino, deberá prestarse en autobús integral de hasta diez años de antigüedad en el momento que ingrese al servicio con límite en operación de quince años contados a partir del año de su fabricación, equipado con asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado.

- IV. Económico;**

El servicio económico operará con paradas intermedias entre el origen y destino, con autobús integral o convencional, con antigüedad máxima de doce años al ingresar al servicio y límite en operación de quince años contados a partir del año de su fabricación.



## V. Mixto;

El servicio mixto se prestará para el transporte de pasajeros y carga en un mismo vehículo, cuyo interior se encuentre dividido en dos partes, una para las personas y sus equipajes y otra para las mercancías. Este servicio tendrá las mismas condiciones de operación y características de los vehículos determinados para el económico.

## VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.






En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, la Secretaría, recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, en los términos que señala la Ley.

La expedición de permisos para esta modalidad procederá para autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con límite en operación de cinco años, contados a partir de la obtención del permiso, dotado de aire acondicionado y sonido ambiental. Adicionalmente, el autobús deberá contar con sanitario. Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente.

## 2. En base a la actividad anterior, ejemplifica la segmentación de los servicios.

### De lujo y ejecutivo;

ADO GL

-  Nuevas unidades Volvo de 3 ejes
-  40 asientos
-  Agua y refresco
-  2 baños, uno damas y uno caballeros
-  Mayor espacio entre asientos



Aire acondicionado



Asientos reclinables








Cine en video con 4 monitores planos



Cafetería de autoservicio









## Administración del autotransporte

-  Dos conductores (en tramos mayores a 4 hrs.)
-  Servicio de WC
-  Luz individual de lectura
-  Música ambiental
-  <> Velocidad controlada por satélite

### De primera;




#### ADO



-  Sistema de reservaciones.
-  Venta anticipada.
-  Venta de viaje redondo.
-  Conexiones
-  Documentación de equipajes 30 min. antes de su salida.
-  Puntualidad en el servicio.

-  Aire acondicionado
-  Asientos reclinables
-  Cine en video
-  Servicio de WC
-  Luz individual de lectura
-  Música ambiental
-  Velocidad controlada

### Económico;


#### ADO Económico

-  60 cms. de espacio entre asientos.
-  Portabultos (*Sin puerta*).
-  Seguro de viajero.

-  Aire acondicionado
-  Asientos reclinables

Por: Arturo González García







 Luz individual de lectura

 Velocidad controlada

### **Mixto;**

Volcanes.

-  Paradas establecidas.
-  Paraderos en camino.
-  Viaje redondo.

 Asientos reclinables

 Velocidad controlada








### **Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.**

#### CAMINANTE

Además de cubrir el transporte de pasajeros en nuestras rutas conocidas, contamos con la **confianza de otros sectores** para brindarles servicios especiales en forma ocasional o permanente, de los cuales se menciona:

Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Cd. de México.- Actualmente realizamos 17 viajes diarios desde la Cd. De Toluca al Aeropuerto

Las unidades que prestan el servicio cuentan con:

-  Autobuses Volvo
-  36 asientos amplios y cómodos
-  Aire Acondicionado
-  3 monitores y video
-  Sanitario
-  Cafetería
-  Tacógrafo Computarizado

### **3. De una empresa de este sector, investigue las características de servicio que ofrece como parte del valor agregado.**



## Administración del autotransporte

Del apartado anterior la que mas resalta es la empresa ETN ya que el servicio que ofrece es de lujo o ejecutivo por lo que deben contar con:

Viajes directos de origen a destino y deberán prestarse en autobús integral del último modelo fabricado en el año en que ingrese al servicio, con límite en operación de diez años, contados a partir de la obtención del permiso.

Deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, video casetera y servicio de cafetería

Pero además ofrece:

- + Salas de espera VIP.
- + La certificación ISO 9001:2000.
- + Boletos tipo:
  - o Viaje sencillo.
  - o Viaje redondo.
  - o Viaje abierto
- + Cuenta con un centro telefónico de reservaciones.
- + Diversos puntos de venta.
- + Programa de viajero frecuente.

Además de ofrecer el servicio de mensajería y paquetería por lo cual nadamas deberían cumplir con los requisitos de servicio económico, por lo cual este servicio se encuentra por arriba de las expectativas.



#### **4. Investigar y documentar las normas de calidad para las empresas de este sector.**

Las empresas de autotransporte federal de pasajeros se podrán certificar con la norma ISO 9001:2000 publicada bajo el título de “Sistemas de Gestión de Calidad” la cual es la plasmación articular de los procedimientos sobre los principios de la norma ISO 9001, la ideología y teoría que rige la aplicación de la norma.

Las obligaciones que contraen quienes suscriben la norma ISO 9001:2000 son los principios de la norma ISO 9001 que a continuación se enumeran:

#### **Los 8 Principios básicos de la gestión de la calidad o excelencia**

##### **1. Organización enfocada a los clientes**

las organizaciones dependen de sus clientes y por lo tanto comprender sus necesidades presentes y futuras, cumplir con sus requisitos y esforzarse en exceder sus expectativas.

##### **2. Liderazgo**

Los líderes establecen la unidad de propósito y dirección de la organización. Ellos deben crear y mantener un ambiente interno, en el cual el personal pueda llegar a involucrarse totalmente para lograr los objetivos de la organización.

##### **3. Compromiso de todo el personal**

El personal, con independencia del nivel de la organización en el que se encuentre, es la esencia de la organización y su total implicación posibilita que sus capacidades sean usadas para el beneficio de la organización.



#### **4. Enfoque a procesos**

Los resultados deseados se alcanzan más eficientemente cuando los recursos y las actividades relacionadas se gestionan como un proceso.

#### **5. Enfoque del sistema hacia la gestión**

Identificar, entender y gestionar un sistema de procesos interrelacionados para un objeto dado, mejora la eficiencia y la eficacia de una organización.

#### **6. La mejora continua**

la mejora continua debería ser el objetivo permanente de la organización.

#### **7. Enfoque objetivo hacia la toma de decisiones**

Las decisiones efectivas se basan en el análisis de datos y en la información.

#### **8. Relaciones mutuamente beneficiosas con los proveedores**

Una organización y sus proveedores son independientes y una relación mutuamente benéfica intensifica la capacidad de ambos para crear valor y riqueza.

Por ello, en este capítulo se introducen los principios de la gestión de la calidad como requisitos, aclarando por supuesto que son solo los principios de la Gestión de la Calidad.





## ***Unidad Cuatro.***

### **1. Documentar el impacto y la participación económica de la actividad del autotransporte federal de pasajeros en nuestro país. (durante este sexenio)**

Desde mediados de la década pasada las telecomunicaciones se convirtieron en uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional, y al inicio de la presente administración el país contaba con una infraestructura de comunicaciones y transportes desarrollada de manera gradual a lo largo de varias décadas, que comunicaba a la mayoría de las regiones y comunidades del país, aunque en algunas de ellas había rezagos por el deficiente estado físico de la red de carreteras federales. En este contexto, el programa de inversión del gobierno actual ha otorgado prioridad a los trabajos de modernización, conservación y mantenimiento de la red carretera, lo que ha coadyuvado a mejorar su estado físico y brindar mayor seguridad al tránsito vehicular tanto de personas como de mercancías.

En el trienio 2001-2003 el Producto Interno Bruto (PIB) del sector transporte, almacenaje y comunicaciones registró una tasa media de crecimiento anual (TMCA) real de 2.6 por ciento. En 2003 su participación respecto al PIB total fue de 11.1 por ciento, la mayor proporción nunca antes observada. En los primeros tres años de este sexenio se observó el siguiente comportamiento subsectorial del PIB:

Por su parte, el PIB del transporte y almacenaje se redujo 0.3 por ciento en promedio anual en términos reales por la menor actividad en los transportes de autobuses foráneos, urbanos y suburbanos, taxis, automotor de carga y aéreo nacional e internacional. La TMCA asciende a 10.9 por ciento en términos reales.

En el periodo 2001-2003 la inversión pública y privada canalizada para el desarrollo de la infraestructura del sector comunicaciones y transportes ascendió a 182 961.6 millones de pesos (53 588.3 millones de inversión pública y 129 373.3 millones de pesos de privada), de los cuales, el 59.4 por ciento correspondió a comunicaciones y el 40.6 por ciento a la inversión en infraestructura carretera, ferroviaria, aérea y portuaria.

La inversión en infraestructura física en 2003 fue de 27, 387.2 millones de pesos (23,132.9 millones de inversión pública), monto superior en 12.7 y 10.8 por ciento en términos reales con relación a 2000 y 2002, respectivamente, lo que equivale a una TMCA en el trienio de 4.1 por ciento real; al considerar únicamente recursos públicos, la TMCA asciende a 10.9 por ciento en términos reales.

### **Infraestructura Carretera**

Por: Arturo González García



Durante la presente administración se han canalizado montos crecientes de inversión pública, a la modernización y mantenimiento de la red carretera nacional y a la conservación de autopistas de cuota, de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

De 2001 a 2003 la inversión acumulada pública y privada para la creación de infraestructura carretera ascendió a 48 875.9 millones de pesos, de los cuales 48 009.3 millones de pesos fueron recursos públicos y experimentaron una TMCA real de 10.7 y 12.2 por ciento, respectivamente. Los principales resultados obtenidos con la aplicación de dichos recursos fueron los siguientes:

- ✚ En el lapso 2001-2003 se modernizaron 1 588 kilómetros de los corredores carreteros.
- ✚ Se mejoró el estado físico de la red carretera libre de peaje al registrar en 2003 un nivel de 72 por ciento en condiciones buenas y aceptables, en comparación al 60 por ciento que se tenía en 2000.
- ✚ Actualmente el 69.3 por ciento de los 19 245 kilómetros que conforman los 14 corredores carreteros está modernizado, lo cual contrasta con el 61 por ciento registrado en 2000.
- ✚ Del total de recursos canalizados entre 2001 y 2003 para infraestructura carretera, el 55.5 por ciento fue para modernización, 27.3 por ciento para mantenimiento, 3.6 por ciento para reconstrucción y conservación de autopistas y 13.6 por ciento para caminos rurales y carreteras alimentadoras, lo que permitió alcanzar los siguientes resultados:
  - Se construyeron y modernizaron 1 919.5 kilómetros de carreteras federales y se efectuaron trabajos de reconstrucción en 740.2 kilómetros de carreteras y en 380 puentes.
  - Se realizó la conservación rutinaria y periódica en una longitud promedio anual de 41 827 y 6 214 kilómetros, respectivamente.
  - Se modernizaron y reconstruyeron 607.4 kilómetros de autopistas.
  - Se construyeron, modernizaron y reconstruyeron 4 629 kilómetros de caminos rurales por parte de los Centros SCT, y a través del Programa de Empleo temporal (PET) se atendieron 161 914.1 kilómetros.
- ✚ En 2003 se invirtieron 21 660.4 millones de pesos en infraestructura carretera, lo que representa un incremento de 40.2 por ciento real respecto al año anterior; la inversión pública y privada fue de 21 496.1 y 164.3 millones de pesos respectivamente, que registraron incrementos de 40.3 y 31.8 por ciento, en el mismo orden. La distribución de estos recursos y las principales acciones realizadas se presentan a continuación:
  - Se destinaron 6 833.7 millones de pesos, para la **modernización y Construcción** de 768.3 kilómetros de carreteras federales, cifra inferior en 6.9 por ciento en términos reales y 13.8 por ciento más, respectivamente a lo observado el año anterior. Adicionalmente, se transfirieron 7 404.5 millones de pesos para la constitución del Fondo Carretero.



- Se invirtieron 4 521.7 millones de pesos en la conservación de 49 138.5 Kilómetros de **carreteras federales**, lo que significó un decremento real de 8.5 por ciento y un incremento de 1.5 por ciento en ese orden, respecto a 2002.
  - Se canalizaron 609.4 millones de pesos a la **conservación de autopistas**, cifra inferior en 5.4 por ciento en términos reales a la ejercida en 2002, mismos que permitieron la reconstrucción de 222.8 kilómetros y la conservación de 1 218.9 kilómetros, lo que representó una disminución de 22.8 y 48.8 por ciento, respectivamente a las del año previo.
  - Se invirtieron 2 291.1 millones de pesos para la atención de 44 730.7 kilómetros de **camino rurales y carreteras alimentadoras**, 9 por ciento menos en términos reales a la inversión ejercida en 2002.
  - Del total de kilómetros, 3 123.7 se construyeron, modernizaron y Reconstruyeron por parte de los Centros SCT, longitud superior en 413.1 por ciento a lo realizado en 2002. A través del PET se reconstruyeron y conservaron 41 607 kilómetros, con lo que se superó en 11.4 por ciento la meta anual y generaron 177 267 empleos temporales en las zonas de mayor marginación del país.
- ✚ Como resultado de la estrategia instrumentada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para crear diversos **esquemas de financiamiento** para la realización de autopistas de cuota bajo el régimen de concesión, en 2003 se otorgaron dos títulos de concesión para construir el libramiento de Matehuala en San Luis Potosí, con 14.6 kilómetros de longitud, que entrará en operación a mediados de 2004 y para la autopista Amozoc-Perote, con 105 kilómetros en Puebla, Tlaxcala y Veracruz, para iniciarse a principios de 2004. Con las dos concesiones otorgadas se tiene una inversión comprometida de 2 186 millones de pesos, los cuales se ejercerán entre 2003-2005, de éstos casi mil millones de pesos son aportados por la iniciativa privada.

### **Infraestructura Complementaria del Autotransporte**

La presente administración ha impulsado la participación privada en la Ampliación y mejoramiento de la infraestructura complementaria del autotransporte.

- ✚ En el trienio 2001-2003 se han construido 161 terminales de pasajeros e instalado 95 centros de capacitación de conductores y 77 depósitos de vehículos. La edificación de 50 terminales de pasajeros en 2003 permitió llegar a un total de 760 terminales.
- ✚ Como medida estratégica para reforzar la seguridad en el autotransporte, en este gobierno se han instalado los tres primeros centros de pesaje en el país, localizados en Nuevo Laredo, Tamaulipas; Calamanda, Querétaro; y Mexicali, Baja California, este último pendiente de entrar en operación.

### **Transporte**

En el subsector transporte se ha implantado una estrategia que promueve las inversiones, alienta la sana competencia entre proveedores a efecto de mejorar la



cobertura y calidad de los servicios, y se refuerza la seguridad del transporte para la prevención de accidentes y de ilícitos.

### **Autotransporte Federal**

En el marco del Programa de Financiamiento al Pequeño Autotransportista, que promueve la sustitución vehicular, en el bienio 2002-2003, Nacional Financiera (NAFIN) y la industria productora de vehículos pesados han otorgado créditos por 1 208 millones de pesos para la compra de 1 975 unidades.

- ✚ Para apoyar la renovación vehicular, en 2003 se puso en marcha el Programa de Modernización del Autotransporte, el cual se finca en un esquema de financiamiento provisto por NAFIN y un estímulo fiscal a la chatarrización de vehículos usados, diseñado e instrumentado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- ✚ Como parte del Programa de Reordenamiento y Regularización del Autotransporte de Pasajeros, Turismo, Concesionarios y Permisionarios Estatales y Federales, al cierre de 2003 se tenía un censo de 47 175 vehículos, de los cuales 6 818 pasaron a la segunda etapa que consiste en la firma del acuerdo de sustitución de vehículos y 1 431 a la tercera etapa referente a la firma del compromiso de sustitución de vehículos y entrega de factura de adquisición.



## **Unidad Cinco.**

### **1. Investigar los requisitos que establece la SCT para el otorgamiento de concesiones y permisos para la prestación de este servicio.**

#### **Permisos**

Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

- I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría;
- II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación;
- III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física; *(Reforma publicada en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- IV. *(Se deroga) (Por Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promoverte;
- VI. *(Se deroga) (Por Decreto publicado en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; *(Reforma publicada en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- VIII. Presentar Póliza de seguro de Responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente; *(Reforma publicada en el DOF de fecha 8 de agosto de 2000)*
- IX. Póliza del seguro de viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo;
- X. Declaración de características del vehículo;
- XI. Horarios mínimos;



## Administración del autotransporte

- XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo;
- XIII. Descripción de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos o ramales que se conecten o formen parte de la misma, y
- XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes.

Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado.

Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y el párrafo inmediato anterior del presente artículo.

### **Concesiones**

Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establecen esta Ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 60 días naturales contado a partir de la fecha de presentación de las nuevas condiciones de la concesión, para lo cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión.

Las concesiones se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente;

- I. La Secretaría, por si o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto en día prefijado y en presencia de los interesados. Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo razonable, expedirá la convocatoria o señalará al interesado las razones de la improcedencia en un plazo no mayor de 90 días;

Por: Arturo González García



- II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra;
- III. Las bases del concurso incluirán como mínimo las características técnicas de la construcción y operación; los criterios para su otorgamiento serán principalmente los precios y tarifas para el usuario, el proyecto técnico en su caso, así como las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión;
- IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría;
- V. A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquellos que se desechen, y las causas principales que motivaren tal determinación;
- VI. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga, y
- VII. No se otorgará la concesión cuando ninguna de las proposiciones presentadas cumplan con las bases del concurso o por caso fortuito o fuerza mayor. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Los permisos se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.



## **2. Investigar los requisitos que establece la SCT para la cancelación de las concesiones y permisos para la prestación de este servicio.**

Las concesiones terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiera otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Rescate;
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- VI. Liquidación;
- VII. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley de la materia; y
- VIII. Las causas previstas en el título respectivo.

Para la terminación de los permisos son aplicables las fracciones II, III y VI a VIII.

La terminación de la concesión o el permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas, durante su vigencia, con el Gobierno Federal y con terceros.

Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;
- II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;
- III. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;
- IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;





- V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicio o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;
- VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias o permisionarias;
- IX. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;
- X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos puentes o servicios sin autorización de la Secretaría;
- XI. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo;
- XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;
- XIII. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos; y
- XIV. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Cumplido el término de la concesión, y en su caso, de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libre de todo gravamen.



## ***Unidad Seis.***

### **1. Visita la terminal de autotransporte poniente, observando los siguientes puntos:**

#### **✓ Atención a clientes**

Para ofrecer una buena atención a sus clientes la terminal cuenta con las instalaciones y equipos siguientes:

- ✚ Taquillas para la venta de boletos;
- ✚ Servicios sanitarios con instalaciones adecuadas para que los usuarios de la terminal hagan uso de ellas sin costo alguno.
- ✚ Equipos de comunicación necesario para el anuncio de llegada y salida de autobuses y localización de personas;
- ✚ Señales necesarias para fácil localización de los servicios (de autotrasporte federal de pasajeros y comerciales) por parte del usuario;
- ✚ Instalaciones y alumbrado adecuados para el trabajo nocturno;
- ✚ Andenes para llevar a cabo las maniobras de ascenso, descenso y circulación de peatones o pasajeros;
- ✚ Cajones de estacionamiento para la salida y llegada de los vehículos de autotransporte federal de pasajeros;
- ✚ Patio de maniobras destinado, exclusivamente, al manejo de vehículos;
- ✚ Salas de espera acordes con la capacidad y uso de la terminal;
- ✚ Instalaciones para personas con discapacidad, tales como:
  - Rampas de acceso a los diferentes servicios que preste la terminal;
  - Asientos reservados;
  - Sanitarios especialmente acondicionados, y
  - Casetas telefónicas a la altura adecuada;
- ✚ Áreas destinadas para las salidas y llegadas de pasajeros; y
- ✚ Área exclusiva para la entrega y recepción de equipaje,



### ✓ **Garantías al pasajero**

El servicio de autotransporte federal de pasajeros se presta con regularidad, uniformidad, continuidad y con sujeción a horarios.

Los horarios se cumplen estrictamente, aun cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Los usuarios del servicio tienen los siguientes derechos:

- ✚ Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio;
- ✚ Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad;
- ✚ Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos;
- ✚ Recibir el comprobante que ampare su equipaje;
- ✚ Recibir el reembolso del importe de su boleto por un retraso mayor a dos horas en el origen del recorrido, y
- ✚ Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

### ✓ **Parque vehicular**

El parque vehicular es acorde al servicio prestado ya sea de lujo, ejecutivo, de primera, económico y mixto.

Cada empresa de autotransporte informa sobre el servicio que ofrece y las características del parque vehicular correspondiente.

### ✓ **Dispositivos de seguridad**

La terminal cuenta con:

- ✚ Personal de seguridad en cada sala de espera y accesos.
- ✚ Equipos y sistemas contra incendios instalados en lugares de fácil acceso;



Se prohíbe el acceso a cualquier instalación de la terminal, así como el abordaje a los vehículos de autotransporte federal de pasajeros, a personas que:

- ✚ Se encuentren en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas o enervantes salvo que cuenten en este último caso, con prescripción médica, y
- ✚ Porten armas sin el permiso respectivo, explosivos, sustancias peligrosas o, en general, cualquier otro elemento que constituya un riesgo para los usuarios.

✓ **Otros puntos que le llamen la atención.**

La TAPO, localizada en un predio entre La Merced y el Parque Venustiano Carranza, en el DF, fue construida sobre un terreno de 70,000 metros cuadrados. En esta terminal -proyecto del arquitecto Juan José Díaz Infante- existen varias zonas de fácil identificación como son: las de llegada, que abarcan la franja periférica del conjunto, constituida por andenes y edificios de llegadas; la zona de andenes de salida; el edificio central, localizado en el núcleo central del conjunto; el restaurante central, así como el bar y diversas concesiones comerciales.

También destaca de esta terminal el edificio de oficinas que se encuentra atravesado en su parte inferior por el túnel de acceso principal, que a su vez desemboca en la plaza del Metro. El edificio central de la TAPO está conectado con el exterior mediante cuatro túneles, tres de los cuales sirven para dar acceso al público.

Una de las características más peculiares del inmueble, sin duda alguna, es su gran cúpula, la cual es un poco más grande que la de la Basílica de San Pedro, en Roma: tiene 60 metros de diámetro y remata en una linternilla del orden de 18 metros, debido a que todas las traveses curvas no pueden concurrir físicamente a un punto y terminan en un anillo de compresión. Esta linternilla es una estructura de acero recubierta con 16 gajos meridionales de fibra de vidrio que se cierra con un casquete más pequeño de 5.50 metros de diámetro, de color rojo.



## ***Unidad Siete.***

### **1. Mencione las disposiciones que establece la Ley en cuanto a:**

#### **✓ Remuneraciones por sueldos**

El salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables.

No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría.

#### **✓ Jornadas de trabajo**

Artículo 58. Jornada de trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar su trabajo.

Artículo 59. El trabajador y el patrón fijarán la duración de la jornada de trabajo, sin que pueda exceder de los máximos legales.

Los trabajadores y el patrón podrán repartir las horas de trabajo, a fin de permitir a los primeros el reposo del sábado en la tarde o cualquier modalidad equivalente.

Artículo 60. Jornada diurna es la comprendida entre las seis y las veinte horas.  
Jornada nocturna es la comprendida entre las veinte y las seis horas.  
Jornada mixta es la que comprende períodos de tiempo de las jornadas diurna y nocturna, siempre que el período nocturno sea menor de tres horas y media, pues si comprende tres y media o más, se reputará jornada nocturna.



Administración del autotransporte

Artículo 61. La duración máxima de la jornada será: ocho horas la diurna, siete la nocturna y siete horas y media la mixta.

Artículo 62. Para fijar la jornada de trabajo se observará lo dispuesto en el artículo 5o., fracción III:

Artículo 5. Las disposiciones de esta Ley son de orden público por lo que no producirá efecto legal, ni impedirá el goce y el ejercicio de los derechos, sea escritura o verbal, la estipulación que establezca:

III. Una jornada inhumana por lo notoriamente excesiva, dada la índole del trabajo, a juicio de la Junta de Conciliación y Arbitraje;

Artículo 63. Durante la jornada continua de trabajo se concederá al trabajador un descanso de media hora, por lo menos.

Artículo 64. Cuando el trabajador no pueda salir del lugar donde presta sus servicios durante las horas de reposo o de comidas, el tiempo correspondiente le será computado como tiempo efectivo de la jornada de trabajo.

Artículo 65. En los casos de siniestro o riesgo inminente en que peligre la vida del trabajador, de sus compañeros o del patrón, o la existencia misma de la empresa, la jornada de trabajo podrá prolongarse por el tiempo estrictamente indispensable para evitar esos males.

### ✓ **Días de descanso**

Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis sesenta y seis por ciento (sic).

Artículo 69. Por cada seis días de trabajo disfrutará el trabajador de un día de descanso, por lo menos, con goce de salario íntegro.

Artículo 70. En los trabajos que requieran una labor continua, los trabajadores y el patrón fijarán de común acuerdo los días en que los trabajadores deban disfrutar de los de descanso semanal.

Artículo 71. En los reglamentos de esta Ley se procurará que el día de descanso semanal sea el domingo.

Los trabajadores que presten servicio en día domingo tendrán derecho a una prima adicional de un veinticinco por ciento, por lo menos, sobre el salario de los días ordinarios de trabajo.

Artículo 72. Cuando el trabajador no preste sus servicios durante todos los días de trabajo de la semana, o cuando el mismo día o en la misma semana preste sus servicios a varios patrones, tendrá derecho a que se le pague la parte proporcional

Por: Arturo González García



## Administración del autotransporte

del salario de los días de descanso, calculada sobre el salario de los días en que hubiese trabajado o sobre el que hubiese percibido de cada patrón.

Artículo 73. Los trabajadores no están obligados a prestar servicios en sus días de descanso. Si se quebranta esta disposición, el patrón pagará al trabajador, independientemente del salario que le corresponda por el descanso, un salario doble por el servicio prestado.

Artículo 74. Son días de descanso obligatorio:

- I. El 1o. de enero;
- II. El 5 de febrero;
- III. El 21 de marzo;
- IV. El 1o. de mayo;
- V. El 16 de septiembre;
- VI. El 20 de noviembre;
- VII. El 1o. de diciembre de cada seis años, cuando corresponda a la transmisión del Poder Ejecutivo
  - i. Federal; y
- VIII. El 25 de diciembre.
- IX. El que determinen las Leyes Federales y Locales Electorales, en el caso de elecciones ordinarias, para efectuar la jornada electoral

Artículo 75. En los casos del artículo anterior los trabajadores y los patrones determinarán el número de trabajadores que deban prestar sus servicios. Si no se llega a un convenio, resolverá la Junta de Conciliación Permanente o en su defecto la de Conciliación y Arbitraje.

Los trabajadores quedarán obligados a prestar los servicios y tendrán derecho a que se les pague, independientemente del salario que les corresponda por el descanso obligatorio, un salario doble por el servicio prestado.

### ✓ **Prima vacacional**

Para determinar el monto del salario de los días de vacaciones, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho. Si en ese lapso hubiese habido un aumento en el salario, se tomará como base el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Cuando el salario se fije por semana o por mes, se dividirá entre siete o entre treinta, según el caso, para determinar el salario diario.

Artículo 80. Los trabajadores tendrán derecho a una prima no menor de veinticinco por ciento sobre los salarios que les correspondan durante el período de vacaciones.

Por: Arturo González García



### ✓ **Horas extras**

Artículo 66. Podrá también prolongarse la jornada de trabajo por circunstancias extraordinarias, sin exceder nunca de tres horas diarias ni de tres veces en una semana.

Artículo 67. Las horas de trabajo a que se refiere el artículo 65, se retribuirán con una cantidad igual a la que corresponda a cada una de las horas de la jornada. Las horas de trabajo extraordinario se pagarán con un ciento por ciento más del salario que corresponda a las horas de la jornada.

Artículo 68. Los trabajadores no están obligados a prestar sus servicios por un tiempo mayor del permitido en este capítulo.

La prolongación del tiempo extraordinario que exceda de nueve horas a la semana, obliga al patrón a pagar al trabajador el tiempo excedente con un doscientos por ciento más del salario que corresponda a las horas de la jornada, sin perjuicio de las sanciones establecidas en esta Ley.

### ✓ **Aguinaldo**

Artículo 87. Los trabajadores tendrán derecho a un aguinaldo anual que deberá pagarse antes del día veinte de diciembre, equivalente a quince días de salario, por lo menos.

Los que no hayan cumplido el año de servicios, independientemente de que se encuentren laborando o no en la fecha de liquidación del aguinaldo, tendrán derecho a que se les pague la parte proporcional del mismo, conforme al tiempo que hubieren trabajado, cualquiera que fuere éste.

### ✓ **Demás prestaciones.**

#### ➤ Indemnización.

Para determinar el monto de las indemnizaciones, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho. Si en ese lapso hubiese habido un aumento en el salario, se tomará como base el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.





## Administración del autotransporte

### ➤ Participación de utilidades.

Artículo 117. Los trabajadores participarán en las utilidades de las empresas, de conformidad con el porcentaje que determine la Comisión Nacional para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas.

### ➤ Capacitación y adiestramiento.

Artículo 132. Son obligaciones de los patrones:

XV.- Proporcionar capacitación y adiestramiento a sus trabajadores, en los términos del Capítulo III Bis de este Título

Artículo 153-A. Todo trabajador tiene el derecho a que su patrón le proporcione capacitación o adiestramiento en su trabajo que le permita elevar su nivel de vida y productividad, conforme a los planes y programas formulados, de común acuerdo, por el patrón y el sindicato o sus trabajadores y aprobados por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.