

Ceremonia de Inauguración

Palabras de bienvenida del Presidente de la XII Mesa Directiva de la AMIVTAC, Ing. Omar Ortíz Ramírez

- Honorable Presidium
- Señores expresidentes de nuestra Asociación
- Señoras y señores

Desarrollar las vías terrestres que el país necesita, es una de las razones de ser de nuestra asociación y es en ello en lo que ha trabajado desde su creación en 1974. Durante los siguientes días habremos de intercambiar aquí experiencias y puntos de vista de lo que hemos avanzado desde la reunión de San Luis Potosí.

Para el XII Consejo Directivo de la Asociación Mexicana de Vías Terrestres y para el Comité organizador de esta XIII Reunión Nacional de Vías Terrestres, ha sido estimulante haber participado en la preparación de este evento; en nombre de todos ellos me permito darles la más cordial bienvenida.

Señor Subsecretario Rodríguez, su presencia hoy aquí nos hace ver su interés en el desarrollo de las vías terrestres que el país necesita; le agradezco a nombre de la membresía de nuestra Asociación que nos acompañe este día.

Señor Gobernador del Estado de Morelos, le agradezco su hospitalidad y todas las facilidades que nos ha dado para la realización de nuestro evento bienal.

Como parte de esta Reunión Nacional, ayer tuvimos aquí la experiencia de reunirnos con los maestros de Vías Terrestres de las universidades del país, intercambiamos con ellos ideas, para sugerir el tipo de profesionista que debe egresar de las aulas conociendo, al menos, los rudimentos de los nuevos métodos de diseño, los nuevos materiales y equipos de construcción y la armonía con que deben existir las vías de comunicación con el medio ambiente que las rodea.

Basta decir que cuando entraron a la facultad los alumnos que este año están egresando, no existía ni un solo kilómetro de carretera de concreto hidráulico en nuestro país y al día de hoy, existen un buen número de ellas operando satisfactoriamente.

Otoniel Fernández dictó una conferencia magistral acerca de la preparación de los ingenieros en vías terrestres, que nos dejó una enseñanza sobre lo que este profesional debe representar en el desarrollo de los países de Latinoamérica.

Los ingenieros mexicanos han ido desarrollando una tecnología propia muy profunda en el caso de conocimiento de suelos y rocas, y de puentes en zonas sísmicas, aunque todavía utilizamos técnicas de diseño desarrolladas en otros países; sin embargo, en las ponencias escritas para esta Reunión Nacional van a ser expuestas y analizadas sólo obras construidas en nuestro país, a no dudarlo. Aun con las limitaciones económicas, México ha ido construyendo su infraestructura, de ahí que los temas que serán tratados a partir de hoy en seis sesiones por técnicos con amplia experiencia, tienen como fin analizar la "SITUACION ACTUAL Y FUTURA DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE EN MEXICO", los resultados de estas discusiones serán publicados y puestos a la disposición del sector público, la docencia, los institutos de investigación y la sociedad en general.

El día de hoy será dictada la IV Conferencia "Rodolfo Félix Valdés", en esta ocasión por el Ing. Daniel Díaz Díaz; a ambos mi agradecimiento por acompañarnos y por aceptar impartir esta Conferencia.

El viernes, previamente a la clausura, serán entregados los tres reconocimientos que la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres tiene instituidos:

El premio Mariano García Sela, como un reconocimiento al desempeño del ejercicio de su profesión de algún miembro de la Asociación. El premio José Carreño Romaní, a la mejor ponencia o trabajo presentado en los seminarios que ha llevado a cabo este XII Consejo y el premio Juan B. Puig de la Parras para reconocer la mejor tesis para obtener el grado de maestría que haya sido presentada en este periodo.

Quiero agradecer a los conferencistas su participación por el tiempo que dedicaron para preparar sus ponencias, a todos los compañeros que encabezados por Luis Gómez Rábago, Agustín Salazar Trujillo, Raúl Vicente Orozco Santoyo y Gabriel Moreno Pecero, organizaron esta Reunión Nacional.

GRACIAS

Mensaje y Declaratoria Inaugural por el Ing. Manuel Rodríguez Morales Subsecretario de Infraestructura de la SCT

PERSPECTIVAS Y RETOS PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA NACIONAL

Señor Gobernador del Estado de Morelos Lic. Jorge Morales Barud
Señor Ing. Omar Ortiz Ramírez, Presidente de la AMIVTAC
Señoras y Señores

El señor Secretario de Comunicaciones y Transportes les envía un cariñoso saludo. Su interés era el acompañarlos en este día. Sin embargo, debido a razones propias de su cargo lo hicieron asistir a una gira de trabajo. Pero me pidió que les dijera a todos ustedes que los acompañará con mucho gusto el próximo viernes en la ceremonia de clausura. Señor gobernador, esperamos nos acompañe también a este evento.

Saludo muy afectuoso a los ex-secretarios de Comunicaciones y Transportes Rodolfo Félix Valdés y Daniel Díaz Díaz.

Acudo con gusto a la amable invitación con que tuvieron a bien distinguirme para participar en esta XIII Reunión Nacional de Vías Terrestres, que constituirá, como suele hacerlo, un valioso foro para el intercambio de ideas, conocimientos y experiencias entre los profesionales de nuestra rama.

En esta ocasión deseo compartir con ustedes algunas consideraciones acerca del rumbo que, desde la perspectiva de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá adoptar en nuestro país la actividad carretera para cumplir, cada vez de mejor manera, con el propósito central de impulsar el desarrollo de la nación.

Desde hace tiempo, la infraestructura carretera nacional ha enfrentado presiones derivadas de su importante papel actual y futuro en apoyo del sistema de transporte. Esas presiones demandan que el sistema carretero troncal se siga modernizando y extendiendo, que las carreteras se mantengan en buen estado físico y ofrezcan buenos niveles de seguridad y que la red de caminos rurales y alimentadores siga ampliándose por todo el país, en beneficio de las comunidades más aisladas y de los mexicanos más pobres.

La política de desarrollo de la infraestructura carretera de México ha reconocido esas necesidades desde hace décadas y ha encontrado formas de llevar a cabo acciones para atenderlas según lo ha requerido la demanda. Sin embargo, en la actualidad hay que proseguir ese esfuerzo en un contexto especial, pues la red carretera es cada vez más extensa, los volúmenes de tránsito más elevados y las exigencias que los vehículos imponen a los caminos son mayores.

El crecimiento poblacional y el del parque vehicular, por su parte, generan la necesidad de contar con más y mejores caminos muchos de ellos de altas especificaciones, que exigen niveles de inversión que con frecuencia son difíciles de avanzar ante la escasez de recursos presupuestales. Por otro lado, la necesidad de continuar la expansión de las redes de caminos alimentadores y rurales sigue siendo tan intensa como en décadas anteriores.

Hoy en día, la realización de cualquier obra pública está sujeta a procesos de programación, presupuestación, ejecución, supervisión y control, que buscan asegurar que los recursos públicos destinados a ellas se asignen a obras rentables y se manejen con transparencia. En ese contexto, se han reducido los márgenes para la improvisación, la discrecionalidad o el favoritismo, por lo que la ejecución ordenada y programada de obras carreteras seguirá consolidándose en el futuro.

A lo anterior hay que sumar el hecho de que la descentralización de los programas carreteros avanza en forma inexorable, por lo que la labor de los gobiernos estatales en la realización de programas carreteros será cada día más importante. Indudablemente, esto traerá consigo la necesidad de encontrar nuevas formas de colaboración entre los diferentes niveles de gobierno, nuevos instrumentos de financiamiento de obras y nuevos mecanismos de apoyo y asistencia técnica.

La creciente preocupación por satisfacer las necesidades del usuario se reflejará cada vez más en el diseño de los programas de infraestructura carretera, sobre todo en materia de seguridad vial, prestación de servicios conexos en autopistas y atención de quejas y sugerencias.

En los próximos años, la estrategia federal en materia de carreteras deberá considerar, a mi juicio, los siguientes elementos:

La conservación de carreteras deberá ocupar un lugar prioritario en la repartición de los recursos de inversión que se destinen al sector carretero. El valor del patrimonio carretero en México, su significación en los costos de operación de los vehículos y, en consecuencia, en la competitividad de garantizar un sistema carretero seguro y rápido, obligan a destinar a la conservación presupuestos suficientes para recuperar los rezagos actuales y garantizar el buen estado físico de la red.

En la gestión de las redes carreteras, la preocupación por la seguridad de los usuarios se traducirá en acciones que mejoren la señalización, eliminen puntos con alto riesgo para los usuarios y modernicen tramos conflictivos con elevados índices de accidentes.

La creciente presencia de los gobiernos estatales en la atención de sus redes carreteras obliga a que la acción federal en materia de construcción y modernización de carreteras se concentre en las carreteras de relevancia nacional, es decir, en aquéllas pertenecientes a una red básica de carreteras integrada por los ejes y tramos carreteros en los que ocurre la mayor parte del transporte. En esta red, el presupuesto

deberá concentrarse en proyectos completos, que permitan lograr metas operativas, y en evitar una asignación de recursos dispersa que reduzca la efectividad de los presupuestos de inversión.

Por lo que se refiere a caminos rurales y alimentadores, en los próximos años deberá culminar el esfuerzo descentralizador en marcha para que la ejecución de obras de este tipo quede totalmente bajo la responsabilidad de los gobiernos estatales y aun municipales, por lo que la acción federal no podrá ser más que asesora y normativa.

La agenda de trabajo en materia de planeación, proyectos, control de calidad, normas y especificaciones técnicas, control y supervisión de obras, entre otras tareas clave para el desarrollo de obras de infraestructura carretera, continuará siendo intensa y exigirá que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realice un enorme esfuerzo para modernizar y perfeccionar sus actividades.

En ese mismo orden de ideas, la revisión del marco institucional vigente para el desarrollo de programas de infraestructura carretera es también prioritaria, ya que es muy probable que como respuesta a futuras necesidades se requiera configurar un nuevo conjunto de organizaciones capaces de cumplir con el objetivo de ofrecer al país un sistema carretero eficiente que atienda las necesidades de desplazamiento de los mexicanos en la mejor forma posible.

Bajo estas premisas, el gobierno federal continuará trabajando intensamente a favor de la mejoría y el crecimiento del sistema carretero nacional, lo que sin duda revertirá en importantes beneficios para la sociedad.

La labor de concretar esos propósitos en obras y en beneficios colectivos requerirá por supuesto, del concurso de los expertos en vías terrestres, cuya percepción de la realidad nacional es frecuentemente enriquecida gracias a la realización de foros como éste que hoy nos reúne y cuyas conclusiones habrá de resultar de gran utilidad para todos los que tenemos el gusto y el privilegio de participar en ellas.

Muchas gracias.

Me es muy grato declarar inaugurados los trabajos de esta Decimotercera Reunión Nacional de Vías Terrestres, deseando el mejor de los éxitos para bien de la ingeniería y de nuestro México.