

27

2 8000



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN MEXICO.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN CIENCIA POLITICA
Y ADMINISTRACION PUBLICA (ESP.
EN ADMINISTRACION PUBLICA)
P R E S E N T A :
G A S P A R R I V E R O M O N T I E L

Ciudad Universitaria, Noviembre 1985



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN MEXICO .

INDICE .

Página .

	INTRODUCCION.....	
CAPITULO I.	IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN MEXICO.....	1
	1.1 EL TRANSPORTE COMO FACTOR DE DESARROLLO.....	1
	1.2 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL COMO ELEMENTO ESENCIAL EN LA ECONOMIA NACIONAL..	5
	1.3 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS.....	9
	1.4 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA...	12
CAPITULO II.	ANTECEDENTES Y EVOLUCION DEL TRANSPORTE EN MEXICO.....	18
	2.1 LOS TRANSPORTES EN EL PERIODO PRECOLONBINO.....	18
	2.2 LOS TRANSPORTES EN EL PERIODO COLONIAL.....	21
	2.3 ORIGENES DEL AUTOTRANSPORTE MEXICANO.....	25
CAPITULO III.	MARCO JURIDICO DEL AUTOTRANSPORTE.....	35
	3.1 LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, COMO LA CARTA MAGNA DE DONDE SE DERIVAN LAS LEYES Y REGLAMENTOS RESPECTIVOS.....	35
	3.2 ASPECTOS RELEVANTES DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS EN LA MATERIA.....	38
	3.2.1 LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.....	38
	3.2.2 LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.....	40

3.2.3	EL REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTA CION DE CAMINOS DE LA LEY DE VIAS — GENERALES DE COMUNICACION.....	44
3.2.4	EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETE- RAS FEDERALES.....	47
3.3	ATRIBUCIONES DE LA SECRETARIA DE COMU- NICACIONES Y TRANSPORTES A TRAVES DE- LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPOR- TE FEDERAL, RESPECTO A LA SITUACION — LEGAL DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO	49
CAPITULO IV.	CRECIMIENTO ORGANICO — ADMINISTRATIVO DE LA DEPENDENCIA RECTORA EN EL AMBITO DEL AUTO- TRANSPORTE FEDERAL.....	53
4.1	LA OFICINA DE TRANSITO COMO ANTECEDEN- TE INMEDIATO.....	53
4.2	SURGIMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE TRAN- SITO.....	54
4.3	EL DEPARTAMENTO DE TRANSITO Y POLICIA FEDERAL DE CAMINOS, ALCANZA EL RANGO- DE DIRECCION DE TRANSITO FEDERAL.....	61
4.4	ORGANIZACION, FUNCIONAMIENTO Y REES- TRUCTURACIONES DE LA DIRECCION GENE- RAL DE AUTOTRANSORTE FEDERAL.....	64
CAPITULO V.	SITUACION ACTUAL DEL AUTOTRANSORTE FEDERAL	73
5.1	EN SU INFRAESTRUCTURA.....	74
5.2	EN LA RACIONALIZACION DE LOS SERVI- CIOS.....	82
	5.2.1 PASAJE.....	82
	5.2.2 CARGA.....	85
5.3	EN LA COORDINACION CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE.....	87
5.4	CON LOS SERVICIOS SUBURBANOS DE JURIS- DICCION FEDERAL.....	91

5.5 EN LA VIGILANCIA Y SUPERVISION DE LOS SERVICIOS.....	94
CONCLUSIONES.....	99
BIBLIOGRAFIA.....	104

I N T R O D U C C I O N .

La Historia del Autotransporte no se limita al desarrollo de los servicios, sino que se inscribe en la Historia Social y Política del País.

La formación y evolución del gremio camionero refleja y reproduce la formación social mexicana, y su huella se localiza en algunos momentos de la conformación del sistema político mexicano.

Es por ello que en la presente investigación se dan a conocer básicamente, los datos relevantes de los hechos más significativos que han constituido al Autotransporte como un instrumento estratégico para el desarrollo social y económico del país.

Así, por la importancia de transcribir datos verídicos y que respondan a la necesidad de ubicar conocimientos comprobables y que correspondan al tema que se expone, la metodología utilizada en la presente investigación, fue principalmente de tipo documental, la cual abarcó una serie de elementos imprescindibles que nos permitieron conservar una continuidad lógica sobre el tema, orientándonos hacia la comprobación y disprobación de las conclusiones.

La selección del tema obedeció a la inquietud de destacar la importancia que para el país representa el servicio público federal de autotransporte, y que por ser ésta, una actividad concesionada y regulada por el Estado, nos encontramos ante un caso práctico de administración pública.

El Autotransporte Público Federal, como producto de su interrelación con todos los sectores que conforman la economía de nuestra nación, representa una actividad fundamental que le permite a la nación alcanzar un desarrollo equilibrado, en virtud de ser un elemento que vincula a las regiones que la integran, así como con el exterior, es —

decir, con otros países.

De esta manera, habremos de analizar la contribución del autotransporte público federal en el desarrollo económico, así como sus características, organización e infraestructura, a fin de analizar la situación actual del subsector y las posibles alternativas para su solución.

En el primer capítulo, destacamos la importancia que el transporte guarda en general para el desarrollo de las sociedades y de los pueblos, al favorecer e impulsar su crecimiento vía intercambio de bienes, así como el traslado de personas. Asimismo presentamos las condiciones en que se ha desenvuelto el autotransporte en México y el porque se ha convertido en el modo de transporte más adecuado para la movilización, tanto de pasajeros como de productos.

En el segundo capítulo nos referimos a los orígenes y evolución del transporte en México, destacando básicamente la forma en que los pueblos precolombinos lo realizaban, así como el estancamiento que tuvo durante la etapa colonial y finalmente el surgimiento del autotransporte mexicano y sus dificultades para su establecimiento y desarrollo como modo de transporte.

El capítulo tercero enmarca en forma breve y concisa, aquellos ordenamientos legales en que se desenvuelve el servicio de autotransporte, especificando claramente las atribuciones que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las que le competen a la dependencia rectora en el ámbito de esta materia, y por otra parte las obligaciones a que deben sujetarse los prestadores del servicio para la obtención de la concesión correspondiente.

En el capítulo cuarto tratamos de explicar, hasta donde nos fue posible, el crecimiento orgánico-administrativo, alcanzado por la Direc

ción General de Autotransporte Federal, destacando dentro del contenido del mismo, como su crecimiento procuró satisfacer el desarrollo y auge que iba alcanzando la naciente industria del autotransporte, situación que al correr de los años la llevó al convertirse en lo que actualmente es la Dirección General de Autotransporte Federal. Cabe señalar que la integración de este capítulo, presentó serias dificultades en su investigación, debido principalmente a la carencia de acervo bibliográfico que nos permitiera conocer, las funciones y atribuciones que esta dependencia tuvo desde sus orígenes.

Exponemos en el capítulo cinco, dentro de la problemática general actual por la que atraviesa el autotransporte, aquellos factores que por su importancia se destacan, así encontramos que la red de carreteras y caminos nacionales, presentan en algunos casos fallas derivadas muchas veces, de falta de prevención en su planeación; explicamos así mismo la necesidad que tiene este servicio de que se elaboren programas que permitan llevar a cabo una racionalización del mismo; de la coordinación imprescindible con los diversos modos de transporte para un mejor aprovechamiento de cada uno de ellos de acuerdo a sus características. Por último, como la vigilancia y supervisión de los servicios de autotransporte han permitido que su funcionamiento se garantice, con base en el cumplimiento de los ordenamientos legales por parte de las empresas concesionadas.

Finalmente, en la parte correspondiente a las conclusiones presentamos aquellas recomendaciones a que nos permitió llegar el desarrollo y estudio de la investigación, siendo la más importante la relativa a la creación de un Consejo Nacional Consultivo de Transporte, el cual quedaría integrado por todos los medios de comunicación; el aéreo, el ferroviario, el marítimo y el autotransporte federal.

CAPITULO I.
LA IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL
EN MEXICO.

- 1.1 EL TRANSPORTE COMO FACTOR DE DESARROLLO.
- 1.2 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL COMO ELEMENTO ESENCIAL EN LA ECONOMIA NACIONAL.
- 1.3 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS.
- 1.4 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA.

1.1.- EL TRANSPORTE COMO FACTOR DE DESARROLLO.

Definiremos al transporte como cualquier fuerza o vehículo físico— por medio del cual se puede cambiar de lugar los objetos y las personas. — Existiendo por tanto diversos modos de transporte, desde el de "a pié" que constituye una fuerza humana capaz de trasladar objetos, hasta la más moderna de las neves aéreas.

El término transportar connota desplazamiento, llevar, traer, cambiar de lugar, trasladar. Actividades que aplicadas al proceso económico, "... Hacen posible las operaciones del mercado mediante facilidades en el traslado y accesibilidad". (1)

Al respecto, Michael R. Bonavia opina que "... es llevar mercancías desde aquellos puntos en los cuales su utilidad marginal, la importancia de que haya más o menos, es relativamente baja, a aquellos en los cuales es relativamente alta". (2)

(1) Citado por Own Alfred. La Planificación de los Transportes. Editorial Troquel, Argentina 1973, p. 17.

(2) Bonavia, Michael R. Economía de los Transportes. Editorial F. C. E. - México 1969, p. 23.

Es decir, al incrementarse el volumen de los bienes de consumo y de producción, aumenta la actividad económica, así "... Los servicios de transporte adquieren un grado de utilidad considerable, el cual varía desde la utilidad correspondiente al desarrollo local de una región hasta la utilidad vital del abastecimiento de un territorio". (3).

Desde este marco, el proceso de desarrollo se medirá en función de las disponibilidades de satisfactores del conjunto de la población, es decir, en la medida que la producción y la distribución posibiliten el consumo en proporciones cada vez mayores y a un número mayor de individuos, se estarán elevando los índices de desarrollo económico y social.

Así, los esfuerzos del hombre por complementar los satisfactores de productos localmente, y de comerciar los excedentes del consumo lo llevan a buscar fuentes de aprovisionamiento y demanda fuera de su ámbito territorial, provocando la inquietud por encontrar medios eficientes para el traslado de bienes y personas, dando origen con ello al transporte como fenómeno distributivo.

La distribución como vía de enlace, es condición necesaria para mantener la reciprocidad entre la producción y el consumo, es decir, que los niveles del producto e ingreso nacionales, se encuentran en íntima relación con las funciones de distribución.

Contrariamente a lo que sucede en las economías cerradas en las que todo lo que es producido, es consumido, en las de mercado abierto la producción en términos generales, se efectúa tratando de obtener excedentes sobre el consumo para intercambiarlo con los productos excedentes de otros sectores, regiones y países.

Como resultado de la ampliación del mercado, aumenta cuantitativa y cualitativamente la participación de la población en el sistema mercantil. Se sustituyen entonces las economías de autoconsumo por economías mercantiles, aumentando también la necesidad de mecanismos de - - - - -

(3) Paul de Grote. Tratado de Explotación de los Transportes. Editorial-Troquel. Argentina 1973, p. 17.

distribución vía la demanda y el volumen total de mercancías en circulación.

Así, dentro de este esquema general, el transporte se integra al proceso de desarrollo, de tal manera que al corresponder a los niveles de desarrollo responde también al de las relaciones económicas y sociales de una sociedad determinada, convirtiéndose entonces en un factor de unidad nacional, contemplado desde el punto de vista de cohesión y sistematización de la infraestructura, la integración territorial y consecuentemente, de la vinculación social y política de los individuos.

Considerado de esta manera, el transporte constituye un agente del desarrollo, una fuerza estructurante que al crear procesos de crecimiento, incide directamente en la estructura social.

Así, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad en la que el transporte constituye un agente de desarrollo y una fuerza estructurante que responde a las necesidades del desarrollo económico de las naciones, en la época colonial el transporte respondió a la necesidad de las metrópolis de extraer las riquezas y el excedente económico de las colonias.

Para efectuar una evaluación de la capacidad de los modos de transporte, es indispensable considerar los siguientes elementos:

- Vías de Comunicación.
- Velocidad.
- Capacidad de Servicio Masivo.
- Capacidad de Formación de Red.
- Seguridad.
- Comodidad.
- Costo.
- Otros.

Los valores de éstos, permiten definir las características de los modos de transporte; por ejemplo, al transporte ferroviario se le asignará una mayor capacidad de servicio con un gasto menor que el del autotransporte, pero a éste a su vez le corresponde una capacidad de formación de red mayor que la de aquel.

De esta manera, la influencia del transporte en el desarrollo económico de un país, se presentará mucho más clara en relación a la velocidad, al traslado oportuno de un determinado producto, a la formación de una red distributiva que integre las principales poblaciones; así mismo, el costo adecuado de los transportes, incidirá favorablemente en los precios de las mercancías, es decir, la accesibilidad geográfica y el potencial productivo de un área puede motivar su inserción al sistema de transportes.

En vista de lo expuesto anteriormente, el transporte se convierte en una fuerza estructurante que al actuar dentro del sistema social, ocasiona entre otros los resultados siguientes;

- 1) Convierte las economías cerradas en economías abiertas.
- 2) Motiva la especialización económica y social del territorio.
- 3) Permite la producción en gran escala.
- 4) Integra al territorio.
- 5) Permite una igualdad y estabilización de precios.

Dentro del contexto social, al transporte le es inherente un carácter de servicio; al permitir el reparto y/o traslado de bienes o personas, satisfaciendo a su vez necesidades culturales, políticas, ideológicas y sociales en su conjunto.

Por otra parte, los sistemas de transporte son la expresión del intercambio de mercancías como de personas, a medida que la especialización económica y cultural se va propagando de un lugar a otro, los transportes actúan cada vez en mayor medida, como vínculos que unen a - - -

la sociedad humana. La representación geográfica visual de éstos se traduce en una amplia variedad de redes de transporte, que entrelazan y conectan las desiguales actividades que desempeña el hombre.

1.2 EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL COMO ELEMENTO ESENCIAL EN LA ECONOMIA NACIONAL.

En México, dadas las condiciones específicas de su evolución histórica, durante el presente siglo se ha desarrollado preferentemente el autotransporte. " El automotor es el vehículo ideal de penetración en la geografía sinuosa del país, ya que ésta cuenta con una extensión de 1'964.649 kilómetros cuadrados, de los cuales el 32.6% representa una elevación de 0 a 500 metros, el 67.3 % de 501 a 3.000 metros y el resto corresponde a alturas mayores." (4)

La altiplanicie, comprende las dos terceras partes del territorio nacional y en ellas se localiza el 70 % de la población, esta diversidad de alturas, así como la distribución de la población, han determinado entre otras causas, una situación desfavorable para la economía de los transportes.

Sin embargo, para la operación del autotransporte federal, la infraestructura carretera con que cuenta el país, ha tenido una acelerada evolución en los últimos años, llegando a alcanzar más de " 213.000 kilómetros de carreteras y caminos que permiten la comunicación vía terrestre en un 87 % entre las poblaciones del país, de esta manera casi la totalidad de las cabeceras municipales se encuentran enlazadas por caminos transitables en toda época del año". (5)

-
- (4) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Memoria de Labores, —
septiembre 1963—Nov. 1964. Sría. de Comunicaciones y Transportes, —
México 1964 p. 11.
- (5) Dirección General de Autotransporte Federal. Programa a Mediano Plazo 1983-1988, Sría.de Comunicaciones y Transportes. México 1984,p.15.

El sistema de carreteras y caminos, está integrado por el tipo de superficie de rodamiento, el cual está constituido por 66,000 kilómetros pavimentados y 147.000 kilómetros de carreteras revestidas, caminos rurales y brechas mejoradas, en cuanto a la red de carreteras federales, éstas tienen una extensión de "43.000 kilómetros - totalmente pavimentados por las cuales se desplaza el 80% de la carga, así como el 97% de la transportación de pasajeros". (6).

Ahora bien, dentro de la red básica que forma parte del sistema troncal, las carreteras federales cuentan como ya se ha mencionado "...Con una extensión de 43,000 kilómetros y cubre aquellos caminos que soportan los mayores movimientos de tránsito, comunicando además a las principales ciudades del país, estos caminos que alcanzan una longitud total del orden de 28,000 kilómetros se han denominado como Red Básica". (7)

Por otra parte, el autotransporte federal se caracteriza en México por su marcado dinamismo, ya que desde 1960 los indicadores económicos ligados a este modo de transporte y en particular al consumo de combustible y al volumen del parque vehicular, lo ubican con un ritmo anual promedio del orden del 12%, siendo el transporte carretero el modo más importante, casi el único para el traslado de pasajeros y el que produce más del 70% de las toneladas-kilómetro nacionales. En el autotransporte concurren, por un lado, el interés general de la sociedad representada por el Estado, y por otro, el interés par

(6) Dirección General de Autotransporte Federal. Op.cit.p.7.

(7) IBIDEM.

ticular legítimo de autotransportistas, trabajadores y usuarios. A su vez, el autotransporte debe insertarse con los otros modos de transporte; ferroviario, marítimo y aéreo, a fin de que cada uno atienda los movimientos que mejor correspondan a sus particularidades.

Su importancia estratégica en los niveles político, económico, social y cultural, se manifiesta al favorecer en lo político, el ejercicio de la soberanía sobre el territorio nacional, fortaleciendo además la integración del país. En lo económico, constituye un vínculo entre producción y consumo, así como entre regiones y sectores; atiende además todas las ramas de la actividad económica, generando así mayor demanda para la industria de la construcción y para la industria en general; así su infraestructura impulsa y aprovecha el potencial de desarrollo de las regiones; en lo social, permite incrementar la oferta de empleos, así como la reordenación de los asentamientos humanos, y culturalmente, permite y favorece el intercambio y traslado de aquellas actividades y lugares que brindan conocimientos o esparcimiento a la población.

Sobresale asimismo, su alto índice de encadenamiento económico "... Pues atiende a 72 de los 73 sectores productivos en los que el sistema de cuentas nacionales ha dividido la economía nacional, destacando los derivados del petróleo, los productos lácteos y alimenticios en general, así como los productos del campo, entre otros..." (8)

A su vez, demanda bienes y servicios de 45 sectores, siendo los más relevantes los generados por la industria automotriz como lo son; - las refacciones, llantas y servicios de reparación. Lo anterior dió co-

(8) Dirección General de Autotransporte Federal. Op. Cit. p. 2.

mo resultado que en 1981, cuando la economía del país mostraba gran vitalidad, este sector haya participado con el 6% del Producto Interno Bruto.

Además, el Autotransporte Público Federal se considera como una de las ramas más dinámicas de la economía, "...Ya que participa con el 4% del Producto Interno Bruto y con el 65% en el sector transporte, la cuantía de sus inversiones en instalaciones y equipo alcanzó en 1981 la cifra de 237 mil millones de pesos; de los cuales, el 86.7% corresponde al parque vehicular y el 13.3 % restante a las Terminales Centrales de Pasaje y Carga, así como a instalaciones individuales". (9)

Por otra parte, "...El subsector cuenta con aproximadamente 254,000 conductores en sus diferentes modalidades, así como otros 600,000 trabajadores en distintos puestos técnicos y administrativos, por lo que la actividad, genera 570,000 empleos directos y se estima alrededor de 1'000,500 indirectos". (10)

Es importante señalar además, que al autotransporte, se divide por su carácter, en público y privado, y por su jurisdicción; en federal, estatal y municipal, correspondiendo a distintas autoridades su concesionamiento y vigilancia según sea el caso.

Es decir, de acuerdo a la jurisdicción territorial en que se encuentra integrada la República Mexicana, corresponde a los gobiernos de los Estados, así como a las autoridades municipales, el control y otorgamiento de las concesiones para la explotación de los servicios suburbanos en sus modalidades de pasaje y carga.

(9) Arvizu Hernández, Héctor. Ponencia para el Simposium de Ingeniería de Tránsito, Colegio de Ingenieros Civiles. México 1984.

(10) Dirección General de Autotransporte Federal. Op. cit. p. 3.

Pero, a pesar de esto, a través de los años, las empresas tanto del servicio de carga y pasaje con concesión estatal o municipal, han rebasado la mayoría de las veces, los límites de sus respectivas entidades, generalmente apoyados en un criterio erróneo de intercambio al que se sujetan muchos estados o municipios.

Es por ello, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-dependencia responsable de coordinar las actividades que se realizan en el autotransporte, crea la Dirección General de Autotransporte Federal, organismo que participa directamente en la regulación, control y concesionamiento de servicios de carga y pasaje, por lo que ésta ha llevado a cabo reuniones permanentes con autoridades estatales y municipales, con el fin de que los prestadores del servicio foráneo, se apeguen a las leyes y reglamentos en la materia y así se regularice dicha situación.

1.3 EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE PASAJE.

El Autotransporte Público Federal de Pasajeros, atiende la demanda entre las diversas poblaciones y zonas del país, incluidas las áreas suburbanas y se divide en: Primera y Segunda Clase, Mixto, Exclusivo de Turismo, Choferes Guía de Turistas, Transporte de Personas de Puertos y Aeropuertos y Especializado.

El servicio regular de pasajeros con sus diferentes modalidades, ya sea de Primera, Segunda Clase, Mixto, etc., contaba "... Con una flota vehicular aproximada de 28,000 unidades y 615 empresas registradas hasta 1983, las cuales atendieron la movilización de 1,385 millones de pasajeros durante ese año ". (11).

(11) Dirección General de Autotransporte Federal, Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal. 1984-1988, Sría. de Comunicaciones y Transportes. México 1984, P. 11.

El servicio de Primera Clase, está constituido por autobuses integrales con capacidad para 40 pasajeros, sin autorización para transportar pasajeros parados, realiza servicio directo entre las ciudades de origen y destino, efectuando con ésto un menor tiempo de recorrido, y se encuentra sujeto a una ruta y horarios fijos.

El servicio de Segunda Clase, también cuenta con autobuses integrales con capacidad para 40 pasajeros debidamente acomodados teniendo autorización para transportar pasajeros que viajen parados, siempre y cuando su número no exceda al 20 % de la capacidad de asientos de los vehículos, puede además, levantar y bajar pasaje en la carretera, está sujeto a rutas y horarios fijos, siendo sus tarifas menores que las del servicio de Primera.

El servicio Mixto se compone de autobuses chasis-coraza con puerta delantera y trasera, su capacidad es de 40 pasajeros más su carga, puede levantar o bajar pasaje en las carreteras aunque no existan paraderos o cobertizos y se encuentra sujeto a horarios y ruta fija.

La modalidad del servicio exclusivo de turismo se distingue porque sus unidades cuentan con servicios adicionales, aquí los vehículos son de mayor lujo que los del servicio de Primera Clase, teniendo estos autobuses capacidad solo para 36 pasajeros, dando servicio a lugares de interés turístico sin sujetarse a horarios ni ruta fija.

El servicio de Choferes Guía de Turistas, es realizado en su mayoría con automóviles cuya capacidad es para 5 pasajeros, no se sujeta ni a horarios ni a una ruta fija, para la concesión de este servicio, el operador y propietario del vehículo deberá presentar la autorización de la Secretaría de Turismo.

Finalmente dentro del servicio de pasajeros encontramos el Transporte de Personas de Puertos y Aeropuertos, el cual se efectúa en Zonas Federales como lo son los Puertos y Aeropuertos del País para

trasladar a las personas y su equipaje a hoteles o ciudades, este tipo de servicio cuenta principalmente con camionetas cuya capacidad es para 9 pasajeros. El servicio de transporte de pasajeros de aeropuertos, es administrado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), la cual subroga mediante contrato a personas físicas o morales con la condición de que obtengan de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el permiso para operar en los aeropuertos y en su caso, circular por caminos de jurisdicción federal.

Las especificaciones a que deben sujetarse las unidades de las diversas modalidades del servicio de pasajeros, se encuentran emarcadas en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, reglamento que será analizado en el capítulo correspondiente al marco jurídico del Autotransporte.

Finalmente, el crecimiento que ha tenido el servicio de pasajeros durante los últimos 13 años, es el siguiente: en 1970 la oferta del servicio se realizaba con 13,284 vehículos, para 1983 éste se efectuaba con 28,814 unidades, período que representa una tasa media anual de crecimiento del 61%; en lo que se refiere a la movilización de pasajeros, este servicio promedió en los últimos años, el 96% de pasajeros que utilizan servicios públicos en el territorio nacional.

Así tenemos para el período antes mencionado que la transportación de pasajeros fue durante 1970 de 64,578 millones de pasajeros-kilómetro y para 1983 estos fueron de 190,069 millones de pasajeros-kilómetro, lo cual representa una tasa media anual de crecimiento del 8.7%.

Ahora bien, el servicio regular de pasajeros en sus diversas modalidades, contaba "... con una flota vehicular aproximada de 28,000 unidades, así como con 616 empresas registradas, las cuales atendieron la movilización de 1,385 millones de pasajeros durante 1983". (12).

(12) Dirección General de Autotransporte Federal, 1984-1988.Op.cit.p.12.

El Autotransporte público de pasajeros ha conservado en términos generales una organización eficaz y flexible, traduciéndose en un servicio regular y con una adecuada calidad, comunmente opera con altas tasas de ocupación de sus unidades, lo que representa para las empresas concesionadas una rentabilidad aceptable, hecho que les ha permitido atender los lineamientos oficiales en cuanto a la modernización de su equipo rodante e instalaciones, la capacitación de su personal, etc.

Por otro lado, cabe destacar, que de acuerdo a lo establecido por nuestra legislación, la construcción, establecimiento y explotación de las vías generales de comunicación competen al Estado y éste, haciendo uso de su derecho, concede u otorga permisos a mexicanos por nacimiento, para que éstos en su nombre colaboren en la realización de la transportación de personas y bienes.

Así, el Estado puede autorizar la prestación de un servicio público a particulares mediante el otorgamiento de concesiones que los responsabiliza del cumplimiento de esta función en los términos que éste juzgue convenientes.

Las grandes empresas, debido a sus éxitos basados en una administración eficiente, agregado a una buena responsabilidad financiera, han logrado obtener una imagen de marca, así como una clientela importante, extendiéndose su operación a un mayor número de rutas al asociarse con otras empresas concesionarias, principalmente pequeñas.

Las grandes empresas mencionadas, han contribuido en forma decisiva a la integración de nuevas sociedades empresariales para la construcción y administración en común de terminales centrales de pasajeros en las principales ciudades del país.

1.4 EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL DE CARGA.

El servicio público federal de carga, atiende las demandas de -

transporte entre los centros productores y consumidores, así como el traslado de mercancías, a través de 3 clases que son: carga regular, - carga especializada y carga varia, algunas de las principales especialidades son: productos del campo no elaborados y animales, muebles en general y mudanzas, grúas para el arrastre y salvamento de vehículos - - productos en vehículos tipo tanque, objetos voluminosos o de gran peso, estructura en vehículos tipo plataforma y productos perecederos en caja refrigerada.

" Este rubro cuenta con una flota vehicular de 120,700 unidades motrices, de las cuales aproximadamente 52,100 corresponden a carga regular y 68,600 de carga especializada, estas unidades representan una capacidad de 1 millón 993 mil toneladas, flota vehicular que permitió - durante 1983 atender la movilización de 278 millones de toneladas, este servicio es prestado por 2,752 empresas, además de existir 38,000 permisionarios individuales". (13)

Para el año de 1970, el servicio operaba con 65,948 unidades motrices y para 1983 la conformación vehicular motriz llegó a 120,702 unidades, este periodo registró una tasa media anual de crecimiento del 4 %.

En cuanto al volumen de carga que éstas unidades transportaron durante el periodo señalado, éste servicio tuvo un papel importante en el tráfico de mercancías, ya que en 1983 participó como se dijo anteriormente "... con 278 millones de toneladas, registrándose con ello - un incremento casi al doble en comparación a los 140 millones de toneladas transportadas en 1970, lo cual representó una tasa media anual de crecimiento del 5.4%." (14)

(13) Dirección General de Autotransporte Federal. Op. Cit. p. 12.

(14) IBIDEM, p. 13.

Cabe destacar que el desplazamiento de mercancías tanto nacionales como de importación y exportación a lo largo y ancho del País se reflejan en las toneladas-kilómetro, que en 1970 fueron de 42,864 millones con una tasa media anual de crecimiento del 6.3 % y para el año de 1983 alcanzaron los 94,278 millones de toneladas-kilómetro.

Ahora bien, el servicio de Carga Regular se caracteriza por prestar el servicio en ruta fija y transportar cualquier tipo de bienes o mercancías, logrando con ésto, garantizar entre los centros productores y consumidores, una oferta permanente de transporte en todo el territorio nacional.

El Servicio Público Federal de Carga Especializada como su nombre lo indica, efectúa el traslado de un tipo determinado y específico de mercancías, en unidades diseñadas y con características técnicas bien definidas, teniendo la peculiaridad este servicio de no ser obligatorio para los prestadores o concesionarios el constituirse o agruparse en sociedades, así como el de poder circular sin ruta fija.

En cuanto al servicio de productos del campo no elaborados y animales, comunica e integra amplias regiones de producción agropecuaria con los Centros de Consumo y de Comercio Exterior, su otorgamiento, enmarcado al igual que el servicio de pasajeros en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, establece como requisito el que se realice en camiones de dos y tres ejes, en virtud de que estos vehículos ingresan con mayor facilidad a los campos de producción agrícola, este servicio cubre además el suministro de implementos y artículos que el campesino requiere para sus labores de siembra y cultivo.

Finalmente es imprescindible señalar la importancia que representan las Terminales Centrales, tanto de Pasaje como de Carga, las cuales constituyen la infraestructura conexas del autotransporte convirtiéndose a su vez en un elemento clave en la operación de los servicios.

Estas Terminales centralizan la oferta en instalaciones comunes, -

proporcionando ventajas al usuario, reducen además los costos de operación y facilitan el control de las empresas y de los servicios complementarios por parte de la autoridad, debido a que se encuentran generalmente en las afueras de las poblaciones, asimismo contribuyen a reducir los índices de contaminación ambiental, permiten racionalizar el consumo de energéticos y a disminuir los problemas de vialidad urbana.

Estas instalaciones forman parte de las Vías Generales de Comunicación, por lo que su construcción y operación es concesionada por el Estado, en el rubro de pasaje existen a la fecha 76 Terminales Centrales, organizadas como suprasociedades que integran a los autotransportistas de las poblaciones en las que se ubican.

En cuanto a las Centrales de Servicios de Carga, las podemos definir como sociedades que agrupan a los prestadores del servicio por entidad federativa, cada Central construye y administra Terminales Centrales, Terminales Rurales y Oficinas Coordinadoras, conforme a las necesidades de cada región, a la fecha existen 16 Centrales que operan 56 Terminales.

Para concluir este primer capítulo y en vista de lo expuesto en el mismo, el autotransporte público federal representa un elemento esencial de vinculación para los integrantes de una sociedad, por lo que su funcionamiento presupone una adecuación fundamental, en México este sector ha pretendido ampliar en forma eficaz, al territorio, así como de trasladar oportuna y eficazmente a personas y bienes de consumo.

Así tenemos que un sistema adecuado de transporte se convierte en un instrumento estratégico para el desarrollo social y económico del país, el cual va a facilitar la integración económica, política, social y cultural, desempeñando a la vez un papel sustancial en los demás sectores de la economía nacional.

En otras palabras, el transporte no funciona solo como liberador mercantil de la producción regional o marginal y su desarrollo no tiende a enlazar solo las zonas altamente productivas. El transporte en efecto, —

encausa el proceso de desarrollo nacional.

Al permitir el acceso al mercado a diferentes regiones económicas, el transporte se convierte en un integrador del territorio, adecuando su espacio a los factores de producción en función de los objetivos del conjunto de la población. En este sentido, toda noción de espacio implica a su vez una noción de tiempo, por lo tanto, el transporte vincula a la población en el tiempo y en el espacio de la actividad productora y en el consumo.

Si genéricamente entendemos por "Nación" a una comunidad geográfica, de costumbres y tradiciones culturales propias, se debe dar importancia práctica y analítica al, o a los vínculos, que hacen posible la constitución o conformación de un conglomerado humano en un Estado.

En este contexto, el transporte que vincula históricamente al conjunto de la población, desde el punto de vista del intercambio de bienes, de la transmisión de ideas y de la cultura, de la salud y de la educación, se constituye en un elemento que cohesiona las instancias políticas y sociales de la nación, es decir el transporte se convierte en un factor de unidad nacional.

Por lo tanto, en lo social, su importancia radica en que al transporte le es inherente un carácter de servicio; al ofrecer reparto y traslado de bienes y personas, desde el punto de vista económico; satisface las necesidades culturales, políticas, ideológicas y sociales en su conjunto.

En el autotransporte de México, encontramos que su accesibilidad a los espacios geográficos, su capacidad de formación de red, facilidad operativa, flexibilidad de operación y uniformidad en la satisfacción de las demandas, lo convierten, en la modalidad de transporte más eficiente para distancias cortas e intermedias, así como en una organización descentralizada, características del autotransporte que definen su fuerza estructurante y explican su permanencia histórica como mecanismo de distribución.

Por lo tanto, la importancia del autotransporte destaca sobre los-

demás modos de transporte por su facilidad de acceso a las distintas zonas geográficas y a las poblaciones económicamente marginadas, favoreciendo — a la vez su integración al desarrollo y la vinculación entre las regiones-productoras con las de consumo.

CAPITULO II.

ANTECEDENTES Y EVOLUCION DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

2.1 EL TRANSPORTE EN EL PERIODO PRECOLOMBINO.

2.2 EL TRANSPORTE EN EL PERIODO COLONIAL.

2.3 ORIGEN DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO.

2.1 EL TRANSPORTE EN EL PERIODO PRECOLOMBINO.

Las grandes civilizaciones precolombinas consideraban al transporte como un elemento esencial dentro de su estructura económica, política y social, culturas que a través del tiempo lo convierten en un medio necesario para las relaciones de intercambio, así como para las relaciones de poder. Es decir, la función que el transporte cumple dentro del ámbito de las culturas Maya y Azteca, principalmente se explica, por la necesidad de realizar el traslado de objetos para el trueque y la mercadería, así como del traslado del excedente económico extraído a los pueblos conquistados en forma de tributo.

La especialización y diferenciación de las actividades sociales que se observan en la civilización azteca, se ve reforzada con el crecimiento de los núcleos poblacionales no agrícolas, lo cual trae como consecuencia directa el consumo de artículos suntuarios o de lujo. Productos que al no ser producidos localmente son buscados fuera del marco territorial, mediante el intercambio con otros pueblos. Es por lo tanto, en este momento histórico en donde ubicamos el surgimiento del transporte dentro de un nivel específico. De tal forma que las relaciones de intercambio solo son posibles mediante el traslado de los productos y bienes de consumo.

Para el desplazamiento de dichos productos, los pochecas (comerciantes) utilizaban el transporte de "a pié" realizado por hombres denomi-

nados "Tamemes" cuando se trataba de carga libre y "Topiles" cuando éstos eran esclavos. La evolución y crecimiento de la producción agrícola, así como el empleo de la manufactura artesanal, representaron la satisfacción del consumo interno, sin embargo, la permanencia de actividades no productivas y de consumo suntuario entre los aztecas, solo fue posible por la necesidad de intercambio creada por el comercio pochteca, el cual llegó a asegurar también el suministro de productos de lujo, implantándose además el tributo como forma de dominación económica.

El desarrollo social y económico de los pueblos precolombinos de América, difiere del de los pueblos del antiguo continente debido a la ausencia de animales de tiro y carga que, salvo en el Perú, eran desconocidos en el resto del continente americano. Pero en la cultura azteca, la utilización de la rueda en juguetes infantiles, demuestra que sus principios si fueron conocidos.

".... En el viejo continente los pueblos pasaron de la cacería al pastoreo y posteriormente a la agricultura, en tanto que los pueblos de América pasaron directamente de la cacería a la agricultura de hortalizas, la utilización de grandes mamíferos de trabajo representaron para el viejo continente una poderosa palanca de progreso de su civilización, ya que gracias a ello se impulsó el uso de la rueda y del arado, lo que no solo propició una rápida evolución en su técnica, sino que permitió, a su vez, el aprovechamiento más extenso e intenso de los suelos facilitando además la propagación y difusión de las culturas en el antiguo continente". (15)

Desafortunadamente las grandes civilizaciones precolombinas no llegaron a aprovechar en la misma medida la explotación de los suelos ni sus culturas se enraizaron tan profundamente a la tierra; la cultura maya, por

(15) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Memoria de Labores, Septiembre 1963-Noviembre 1964. México, 1964. P. 12.

ejemplo, tuvo que abandonar sus ciudades muchas veces por el avance incontenible de la selva, y algunas otras culturas del oriente de México fueron extinguiéndose de igual forma.

No obstante de esta notoria desventaja y de sus limitaciones los pueblos precolombinos construyeron notables caminos, algunos empedrados, otros embaldosados y otros como simples brechas, según sus necesidades. Su red de caminos fue muy extensa; se prolongaba hasta las más remotas zonas de Centroamérica y por el norte más allá de Mazatlán. En Yucatán, los mayas construyeron cómodas calzadas embaldosadas para unir las ciudades de Chichen-Itzá, Uxmal y Mayapán, integrantes de la triple alianza peninsular, estas a su vez se unían con otras ciudades y zonas incluyendo al Caribe; calzadas cuyos vestigios a pesar del tiempo, de la inclemencia de los elementos y del abandono, aún hoy día pueden encontrarse en la espesura de la selva. Otro notable ejemplo de una ingeniería bastante avanzada lo representan las calzadas aztecas, de las cuales sobresalen las actuales carreteras de Cuernavaca y la de Veracruz, así como las de otros lugares que se construyeron siguiendo los originarios trazos de aquellos viejos caminos que, en su tiempo, posibilitaban una fluida corriente humana y de mercaderías y cuya organización se encontraba tan eficientemente definida, que casi es imposible creer que se llevará pescado, de Chalchihucán (Veracruz) a través de un eficaz sistema de recambio, hasta la mesa de Moctezuma II. Continuando con el proceso histórico al que estuvo sujeto el transporte en el país, cabe señalar que; la Majestuosa Tenochtitlán, estaba construida sobre un lago, tenía cuatro espléndidas calzadas que la unían a tierra firme, así, el traslado de personas y mercancías era realizado principalmente por canoas, este medio lacustre fue lo que obligó a los mexicanos a construir dichas calzadas y determina, a su vez el origen, del transporte fluvial, ya que a éste, se le consideró la vía de comunicación más importante dentro de la ciudad por su rapidez, comodidad y capacidad de carga principales ventajas sobre el transporte de "a pié" aunque se en-

contraba limitado a los lagos.

A pesar de ello, la explotación de los caminos no quedó rezagada, pues la clase pochteca viajaba con regularidad y seguridad llevando gran variedad de mercancías. Según Bernal Díaz del Castillo, como manifiesta en su crónica, el mercado de Tlaltelolco era uno de los más sutidos y más bien organizados que existieron en su siglo en todo el mundo, y en el cual podían conseguirse productos de todas las regiones del país, gracias a esto y al transporte, por supuesto, los habitantes de la región y de otros lugares cercanos, podían disfrutar de una diversidad de productos que satisficaban sus principales necesidades; alimento, vestido, instrumentos de trabajo, así como de productos suntuarios.

Por su parte en la legislación azteca se destaca el hecho de que los viajeros en tránsito y en caso de necesidad, podían hacer uso de los dos primeros surcos de sembrado de maíz aledaños a los caminos para obtener alimentación en el transcurso del viaje. Estaba considerado también, un servicio de correo regulado por el gobierno, denominando a los hombres que realizaban dicha labor con el nombre de PAGLIOLI.

Por lo expuesto anteriormente, puede afirmarse que la mayoría de los Estados que hoy constituyen a la República Mexicana estaban comunicados por caminos transitados con cierta intensidad en todo tiempo, por medio de rutas que a través de los años marcaron la ubicación de las actuales carreteras.

2.- LOS TRANSPORTES EN EL PERIODO COLONIAL.

El dominio español representó una ruptura en la evolución de los pueblos precolombinos, la interposición de un sistema social diferente va a definir la dinámica del conjunto de la sociedad incluyendo al transporte, el cual para este período extendió su función con la introducción de navas marítimas, así como de animales de tiro o carga y el uso de la rueda y del arado; no obstante, los caminos precolombinos no fueron mejorados considerablemente, más bien algunos se perdieron en la selva o en la montaña, des

truidos por los elementos naturales y por el abandono.

En esta época el traslado de bienes se dió en dos planos diferentes; los destinados a los colonizadores y la corona, y aquellos dirigidos a la propia población indígena, esto determina que los modos prehispánicos de transporte (Tamemes y Canoas) no habian agotado aún su "valor de tráfico" ya que a pesar del concimiento y el empleo de la rueda combinada con la tracción animal, se pudo haber terminado con el trabajo agobiante de los primitivos tamemes (cargadores), sin embargo los españoles prefirieron mantener intactas las viejas formas de transportación a base del esfuerzo y desgaste humano, prohibiendo a los indígenas el uso de las bestias de carga.

Esta situación afortunadamente no se prolongó por mucho tiempo, ya que se comprobó que la introducción de los animales "de tiro" ^{A:} ampliarían — y harían aún más eficaces los modos de transporte existentes, aunque estos no lograron inmediatamente integrarse al sistema productivo social al que se vincularon marginalmente y siempre ocupando una posición secundaria ante la relevancia del transporte prehispánico.

En general puede decirse que las vías de comunicación durante la colonia nunca estuvieron a la medida de las necesidades de este período y mucho menos fueron proyectadas para lograr la vinculación regional, esto se debe principalmente a las siguientes causas;

1) La topografía áspera del suelo fue factor insuperable para las fuerzas coloniales.

2) España deliberadamente postergó su desenvolvimiento para preservar en la debilidad y el aislamiento a los indígenas.

En 1522, Hernán Cortés ordenó al Capitán Alvaro López que construyera un camino que comunicara a Veracruz y a México además en su viaje a las Hibueras iba proyectando vías de comunicación, principalmente entre los dos océanos y el Istmo. Posteriormente en 1523, ordenó la apertura del camino entre México y Tempico, puerto donde se construiría el primer

muella habitado de la Nueva España.

Cortés, al finalizar su dominio, hizo construir la Carretera que comunica al Puerto de Veracruz con la Ciudad de México, esto mediante la cooperación de los consulados comerciales de la capital y de las ciudades de Córdoba, Orizaba, Jalapa, Perote y Puebla. Esta carretera tuvo que bifurcarse por las Vías de Jalapa - Perote y Córdoba - Orizaba, para volverse a unir en Tepeaca, debido a las rivalidades comerciales de los consulados respectivos.

La relación que podemos encontrar entre la proliferación de empresas españolas, el ensanchamiento del mercado interno y la cría de animales de carga para utilizarlos como medio de transporte se pone de manifiesto cuando, en 1531, Fray Sebastián de Aparicio, del Convento de Puebla, convirtió el camino de México a Veracruz en una verdadera carretera. A él se debe además el uso comercial de las carretas tiradas por bueyes.

Al correr de los años, la necesidad de trasladar mayores volúmenes de carga en un tiempo menor produce cambios en los modos de transporte de la Nueva España. Así pues, desde ese momento se concibe al transporte como elemento de la estructura económica y por consiguiente para el desarrollo de las fuerzas productivas. El avance de los medios de transporte es una respuesta a la expansión de la economía novohispana del siglo XVI.

Ahora bien, y para hacer más explícita la anterior aseveración tenemos que el sistema colonial de transportes queda integrado por cuatro modos de traslado; el de cargadores humanos, el de canoas, el de carretas y animales "de tiro" y el de naves marítimas. De este modo, un pañuelo de seda elaborado en Sevilla, podía ser transportado a Veracruz por Vía Marítima, trasladado por vía terrestre al Valle de México y finalmente, por medio de canoas, llegaba a las damas de la corte virreinal.

El desarrollo de la economía minera, la diversificación del esfuerzo productivo y la ampliación de los canales del mercado, que se registran en la Nueva España a finales del siglo XVI, traen aparejado un gran avance

en materia de comunicaciones y transportes.

Por su parte, la explotación minera dió como resultado la creación de nuevos caminos, los cuales muchas veces solo se limitaban a una simple vereda, y por esta razón únicamente transitaban cargadores humanos o bestias de carga. Sin embargo, estos "Caminos" se deterioraban rápidamente, y cuando una mina agotaba su yacimiento, este centro minero era la mayoría de las veces abandonado, provocando a su vez, que el camino utilizado también fuera abandonado.

Pero, si se descubrían nuevos yacimientos, se construían caminos que los comunicaban con las ciudades más importantes y el Puerto de Veracruz, Hacia 1580 la Nueva España contaba con dos caminos de primer orden que cruzaban su territorio; de Norte a Sur, el camino de Zacatecas a México, pasando por Querétaro, y de allí, hasta Oaxaca, Chiapas y Guatemala; - y el de Este a Oeste, que desde Veracruz pasaba por Puebla, llegaba a México y continuaba hasta Michuacán y Guadalajara, para perderse al Norte de la Nueva Galicia.

A pesar, de que ya se contaba con caminos bien orientados para llegar a los puntos más importantes del territorio, todavía existían inconvenientes, por ejemplo, el viaje de la Ciudad de México a las minas de Santa Bárbara y el Parral en Chihuahua, tenían una duración de tres a cuatro meses en estación seca, en carreta tiradas por animales, ya que lo accidentado de la Geografía solo permitía el paso de recuas de mulas, además la mayoría de los caminos presentaban barrancos, cuestas, pedregales y escasos puentes.

Esta situación geográfica, estimularía la práctica de la "arriería" como actividad especializada, "... La cual representaba para el año de 1811 anualmente la cantidad de 681,136 duros, por concepto de fletes y constituía la principal forma de traslado de carga, utilizándose también carros y carretas que eran tiradas hasta por 16 mulas cada una". (16)

(16) Dirección General de Autotransportes Federal. Apuntes para la Historia del Autotransporte, S.C.T. México 1983, P. 10.

Citaremos como antecedente del servicio de traslado de personas el establecimiento de una casa que alquilaba coches por horas, esto fue posible, gracias a la iniciativa del Coronel Manuel Antonio Valdés, que así lo propuso al Virrey Conde de Revillagigedo, quien aceptó dicho proyecto, con cediendo al susodicho el privilegio de introducir esta nueva modalidad mediante el Decreto del 20 de julio de 1793. Para lo que el 15 de Agosto de el mismo año, se inauguró dicho servicio; con 8 coches. Estos primeros carruajes de sitio, recibieron el nombre de "coches de providencia" y eran arrastrados por un tronco y mulas.

Haciendo referencia al Barón de Humboldt, quien visitó el país a finales del siglo XVIII, describe que "... Era posible viajar en coche — de la Capital de la República a Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid (Morelia), Guadalajara y Perote, pero que a causa del mal estado de los caminos no se había establecido carreteo regular, por lo que predominaba el uso de acémilas*, de modo que millares de caballos y mulos en largas re—cuas cubrían los caminos de México. Los indios y preferentemente los mestizos eran los conductores de éstas caravanas". (17)

2.3 ORIGENES DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO.

Continuando con la descripción del avance del transporte en México y dentro del marco histórico que le corresponde al autotransporte, cabe — aclarar, para objeto de nuestro estudio, lo difícil que es establecer con precisión el surgimiento en nuestro país de este servicio, tanto para el — traslado de personas como de mercancías, aunque como citaremos más adelante, se considera el año de 1925 como el momento en que se inicia el primer servicio foráneo de pasajeros.

(17) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Op. Cit. p. 13.

(*) Mula de Carga.

La Independencia del país no se tradujo en la actividad constructora que planearon los jefes de la insurgencia para mejorar el sistema de transportes. En el largo periodo de guerra civil y extranjera que vino a moderarse hasta 1867 con la expulsión de las tropas francesas y la implantación de la República, no solo se imposibilitó en su realización el deseo de impulsar nuestras vías de comunicación, sino que las continuas revueltas contribuyeron activamente a la destrucción de nuestros pésimos caminos al derribarse puentes y destruir trenos para obstruir las operaciones del enemigo. Sin embargo, aisladamente se verificaron esfuerzos para mejorar nuestras vías de comunicación.

Esto se comprueba cuando en 1850 se establece el primer servicio de diligencias en nuestro país, comunicando el Puerto Jarocho con la capital de la República; posteriormente este servicio se amplió a otras ciudades. Sobresale en este aspecto, el anuncio de un servicio de diligencias en el año de 1859, en el cual sus tarifas eran elevadas, si se consideraba el valor adquisitivo de la moneda de esos años, aunque establecía diferencias de costos cuando las personas viajaban en asiento o en el pescante*, el viaje rápido de México a Veracruz se ofrecía en 8 ó 10 días.

Durante el porfiriato se le dió prioridad a la construcción de la mayor parte de lo que actualmente es el sistema ferrocarrilero; periodo durante el cual "... Entre los innumerables errores técnicos, se cometió uno considerado básico y que consistió en que las vías férreas no fueron construídas para enlazar las diferentes zonas económicas del país, sino que su trazo obedeció a satisfacer el servicio del comercio exterior, fundamentalmente el de tipo minero". (18)

(18) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Op. Cit. p. 14.

(*) Repisa.

A México se introdujo el primer automóvil en el año de 1898 el — cual fue internado al país por el Señor Andrés Sierra González desde la — ciudad fronteriza de El Paso, Tex., siendo además el poseedor de la licencia de conductor número uno. A partir de ese momento y en la primera déca da del siglo XX, los automóviles fueron considerados solo como máquinas — deportivas y objetos decorativos, manteniéndose por varios años en ese estricto plano de novedad, debido a las dificultades técnicas de conducción, reparación y mantenimiento.

Durante la segunda década de este siglo, se utilizó primero como — coche de alquiler y después como improvisado autobús para 5 pasajeros. Por otra parte, las elevadas tarifas de alquiler impidieron que, de momento, — se convirtiera en competidor peligroso de tranvías y carretas. Sin embargo ya se estaban realizando algunos intentos para establecer el servicio — camionero en la ciudad, con ruta del Zócalo a la Villa de Guadalupe. Al — respecto se le atribuye al mecánico René Rossel, ser el primer camionero — que pretendió introducir esta industria al país, para lograr este intento — utilizó cuatro unidades de motor "Prothos"; pero, después de algún tiempo — fracasó el ensayo debido entre otras causas al pésimo estado de las calles y a la poca atención que le concedieron las autoridades.

Podemos considerar como fecha de origen del autotransporte el año — de 1916 cuando el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal estaba a cargo de los tranvías, "... Al estallar el 31 de julio del — año mencionado, una huelga promovida por la Federación de Sindicatos del — Distrito Federal, este sistema se vió paralizado; los choferes que en ese — entonces prestaban el servicio de autos de alquiler se apresuraron a atender la demanda, improvisando para ello elementales camioncitos integrados — por chasis de coches viejos, con tablas amarradas y toldo de manta sujeto — por varas como carrocería, la cual era de madera, con asientos laterales — para 10 pasajeros, estribo trasero, cuatro puntales para sostener el techo

y en caso de lluvia se bajaban las cortinillas de lona reinando la oscuridad dentro del camión. Las velocidades que desarrollaban estos vehículos no excedían los 30 o 40 km. por hora siendo su consumo de gasolina excesivo". (19)

A pesar de estas circunstancias, el autotransporte se organiza empíricamente, sujetando sus corridas a las horas de llegada o salida y en las horas de mayor demanda del servicio de tranvías, al ser estos insuficientes los viajeros tenían la necesidad de utilizar este incipiente transporte. Sin embargo, en las horas normales los usuarios, preferían la comodidad y seguridad de los trenes eléctricos o tranvías.

Por otra parte, cabe señalar que el inicio del servicio foráneo se establece en el año de 1925, ya que en esa fecha se inaugura la carretera de México a Puebla, la cual permitió el surgimiento del primer servicio regular de pasajeros entre ambas ciudades mediante autorización concedida por la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El servicio foráneo en el Distrito Federal se inició sobre brechas abiertas en la altiplanicie, de una manera periódica, tal como principiará en el perímetro urbano. En otras entidades, se estableció un servicio irregular de autotransporte mixto en su mayoría, conectando lugares de importancia económica o demográfica con las estaciones de ferrocarril, puertos y centros turísticos.

Como citamos anteriormente, el servicio camionero urbano nació con motivo de la huelga de 1916, después de la cual los camioncitos continuaron prestando servicio con clientela que habían localizado durante la misma, principalmente en calles y colonias alejadas de las vías de los trenes eléctricos; además el chofer esperaba puntual la salida de los trabajadores en fábricas y talleres o de estudiantes en escuelas y hospitales, por lo que los tranvías al concluir la huelga ya no gozaban de la preferencia absoluta de los usuarios.

(19) Rodríguez Miguel. Los Tranviarios y el Anarquismo en México. 1920-1925. Ed. vep. México 1980. P. 75.

Otra modalidad para la prestación del servicio, se practicaba cuando en las primeras horas del día los camioneros se estacionaban en el zocalo, a un costado del palacio del Ayuntamiento, frente a la catedral o el Monte de Piedad y a lo largo de la Av. 5 de Mayo, exhibiendo cada unidad un cartel indicando el nombre de alguna de las rutas que cubrían de igual forma los tranvías, y en las que el chofer consideraba encontrar más pasaje.

Como el negocio resultara próspero, muy pronto creció el número de camiones en servicio y, ante tal competencia, los choferes se disputaban el pasaje con violencia, enconando sus rivalidades hasta crear grupos que de manera arbitraria impedían la participación de los camioneros que no se agrupaban con ellos.

De momento la Compañía de Tranvías no le concedió gran importancia a este servicio, porque la competencia que los mismos camioneros se hacían, aunado a la vida raquítica de sus primeros días, el estado general de las calles en la ciudad y otros muchos inconvenientes, le presagiaban fracaso. Sin embargo no fue así; el camión no había nacido como competidor inmediato del tranvía, sino como complemento del mismo para trasladar el pasaje excedente, por eso se pudo sostener el servicio ante todas las adversidades.

Ahora bien, debido al pésimo estado de las calles, los camioneros preferían circular sobre la vía de los trenes eléctricos, entorpeciendo la circulación de éstos y muchas veces ganándoles el pasaje, lo cual propició que la compañía de tranvías se viera obligada a declarar la guerra de competencia a los nuevos vehículos, y por esta razón, "... Era muy frecuente en aquellos días que un pesado tranvía embistiera a un endeble camioncito con un saldo de muertos y heridos provocando el sobresalto de la población que encontraba mayor seguridad en el transporte eléctrico. Se dice que la Compañía de Tranvías llegó inclusive a recompensar espléndidamente

al conductor que consumara el atropello". (20)

En otro orden de ideas, en cuanto al nacimiento de la "línea" y de la ruta señalaremos que éstas surgieron de manera espontánea debido a la imposición que violentamente realizaron algunos camioneros para apropiarse de la explotación exclusiva de un trayecto; su origen fue el siguiente: - "... Los choferes que vivían o que encerraban sus vehículos por un rumbo determinado, anunciaban su corrida matutina a una hora fija y las personas que encontraban oportuno el viaje, lo esperaban habitualmente en algún lugar del trayecto, por la noche se repetía la misma operación en sentido inverso y de esa manera todos los camioneros que vivían por el mismo rumbo se conocieron, establecieron amistad y decidieron impedir que otros camioneros se agregaran a su recorrido. De este modo nació, al mismo tiempo la ruta y la línea". (21)

Por línea definieremos; al agrupamiento espontáneo de permisionarios que realiza un servicio de autotransportes en determinada ruta. Y por ruta, al itinerario fijo que sigue un camión en su servicio habitual.

A finales de 1917, el Gobierno del Distrito Federal decidió adoptar el sistema de permisos para rutas determinadas, así surgió la primera línea de la Ciudad de México, denominada Santa María Mixcalco y Anexas. En 1918, se fundaron las líneas Peralvillo-Cozumel, Guerrero-San Lázaro, Gustavo A. Madero y la Martínez de la Torre, que posteriormente cambió su nombre a San Rafael-Aviación.

A partir del año de 1918, se comenzaron a dictar las primeras disposiciones reglamentarias oficiales sobre el autotransporte, fijando condiciones mínimas para beneficio de los usuarios; entre otras cosas, se estipulaba la obligación de obtener un permiso especial para circular, el cual

(20) Rodríguez, Miguel, Op. Cit. p. 80.

(21) Rodríguez, Miguel, Op. Cit. p. 82.

se extendía después de cubrir requisitos mínimos, sin atenerse a ninguna otra consideración que no fuera el simple deseo manifestado por un propietario para explotar el servicio de autotransporte.

Ante esta situación y al no existir alguna reglamentación que normara la expedición de tales permisos, rápidamente la ciudad se vió saturada de vehículos, haciendo incosteable su explotación. Por tal motivo, los camioneros organizaron un acto de protesta en el año de 1922, el cual terminó en un motín sangriento frente a las oficinas del Ayuntamiento de la Ciudad de México. Dicha manifestación fue disuelta, teniendo como resultado que el Gobierno del General Obregón se apresurara a satisfacer las demandas de los transportistas, que en términos generales provocó el "Cierre de Rutas".

Para realizar estas medidas se determinó que la sección de tránsito no dependiera más del Ayuntamiento sino del Departamento Central, que entonces se llamaba Gobierno del Distrito; en ese tiempo, los transportistas urbanos de México crearon la cooperativa "Combustibles y Lubricantes", de la cual posteriormente surgió el Banco de Autotransportes.

Estos primeros transportistas operaban anárquicamente librando competencias exhaustivas, que a veces degeneraban en hechos sangrientos, situación que los obligó a crear una agrupación única de choferes que evitara esas pugnas o que impusiera armonía entre ellas; esta agrupación se denominó Centro Social de Choferes, adherido a la CFDM, de ahí surgió posteriormente la Alianza de Camioneros de México, al unificarse ésta con la Federación Camionera del Distrito Federal, en el año de 1923.

Esta Alianza fue integrada en un principio por las líneas del Distrito Federal, pero posteriormente fueron ingresando a ella las líneas foráneas así como los grupos de transportadores organizados de las más importantes ciudades de la República.

El servicio foráneo tuvo un proceso de crecimiento similar al que-

tuvo el transporte en el Distrito Federal, es decir, operando mediante una iniciativa libre sin restricciones ni reglamentación alguna por parte de los gobiernos federales y locales.

Lo cual es comprensible si tomamos en cuenta, el inicio de una actividad diferente y nueva, la cual empezaba una etapa dentro del proceso de desarrollo del país. No obstante, esta situación anómala, con el correr de los años fue corrigiéndose paulatinamente al paso del incremento de las carreteras federales y locales y siempre bajo el amparo de reglamentaciones oficiales.

Este servicio se desarrollo primero en las ciudades principales y después fue ampliándose, en algunos casos como servicio suburbano; en otras ocasiones este proceso resultó inverso, o sea, surgiendo primeramente en el medio rural para dar salida a los productos agropecuarios utilizando para ello las brechas que conectaban las estaciones de ferrocarril o los puertos con aquellos centros demográficos o productivos.

Así, las líneas foráneas se consolidan a medida que la red de caminos se extiende y amplía, por otro lado la organización de estos primeros conductores, tomó muy en cuenta la experiencia adquirida por los operadores del Distrito Federal.

No obstante, el establecimiento de un servicio surgía con la terminación de una carretera, aventurando estos pioneros del servicio sus unidades por simples brechas que el propio vehículo abría.

Ha sido frecuente y común en esta actividad el hecho de que para que una empresa opere con éxito, es decir, para que se establezca con visos de rentabilidad, sea necesaria una experiencia previa muchas veces proporcionada gratuitamente por los transportadores individuales que se iniciaban en la misma "... Estos primeros camioneros, a través de penas indecibles, de esfuerzos inauditos y de arruinar su salud y

economía, obtienen los primeros permisos, crean la necesidad de la utilización del autotransporte, explotan la potencialidad económica de la región y finalmente tienen que abandonar la ruta a una empresa fuerte y capaz de explotarla". (22)

Para el año de 1922 se fundó la Compañía Mexicana de Automóviles, S. A., que inició sus operaciones hasta 1923, introduciendo los 2 primeros omnibuses con capacidad para 20 pasajeros; asimismo se iniciaban los servicios México-Pachuca, México-Texcocoy México-Toluca. En este mismo año se organiza la Compañía Omnibus de México, S. A., a fin de dar servicio del Teatro Nacional a la Hacienda de los Morales, donde nació posteriormente la línea Lomas de Chapultepec.

Un año más tarde la Compañía Ford, laza al mercado las entonces llamadas "Trucas", unidades que vienen a sustituir al modelo "T" de la misma empresa; dichos vehículos presentaban como mejoras: una mayor capacidad de pasajeros, siendo las carrocerías abiertas, contando además con cortinas de lana ahulada. Para el año de 1925 dicha Compañía establece una planta armadora en la Ciudad de México; en este mismo año se funda la línea Estrella Roja, con una flota de 10 unidades marca Buick y Salle, proporcionando el servicio de México a Cuernavaca. Asimismo, la línea México-Guadalupe contaba con una flota vehicular de 32 omnibuses, con capacidad de 18 a 25 pasajeros y chasis de 1.5 toneladas.

En 1925 es creada la Comisión Nacional de Caminos, la cual reglamentó el uso de materiales para construcción de carreteras en función del volumen de tráfico, y de 1925 a 1928, una empresa Norteamericana de la cual se desconoce su nombre, llevó a cabo la construcción de las siguientes carreteras: México-Puebla, México-Pachuca y México-Cuernavaca.

(22) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Op. Cit. p. 22.

Es así como hemos pretendido en este capítulo, presentar una - breve panorámica del avance que tuvo el transporte desde el período precolombino, hasta las dificultades que afrontaron los pioneros del servicio para la aceptación y establecimiento de este modo de transporte, dentro del desenvolvimiento económico y social del país.

CAPITULO III

MARCO JURIDICO DEL AUTOTRANSPORTE.

- 3.1 LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, COMO LA CARTA MAGNA DE DONDE SE DERIBAN LAS LEYES Y REGLAMENTOS RESPECTIVOS.
- 3.2 ASPECTOS RELEVANTES DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS CON INGERENCIA EN LA MATERIA.
 - 3.2.1 LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.
 - 3.2.2 LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.
 - 3.2.3 EL REGLAMENTO AL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS.
 - 3.2.4 EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES.
- 3.3 ATRIBUCIONES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A TRAVES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL, RESPECTO A LA SITUACION LEGAL DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO.
- 3.1 LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, COMO LA CARTA MAGNA DE DONDE SE DERIVAN LAS LEYES Y REGLAMENTOS RESPECTIVOS.

Siendo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos la carta magna de donde emanan los derechos y obligaciones de los ciudadanos circunscritos en territorio nacional, vamos a encontrar en ella - los artículos de los cuales se derivan a la vez las leyes y reglamentos específicos.

En ese sentido, por lo que respecta a las garantías individuales y en cuanto a la relación que podemos encontrar con el tema objeto de nuestro estudio, se tiene como propósito fundamental, la protección de los individuos así como salvaguardar a la colectividad en general.

Garantiza, asimismo la libertad para escoger su medio de sustento o la actividad que más le acomode siempre y cuando estos sean lícitos, es decir no prohibidos por la ley, evitando a la vez que este sea privado del producto de su trabajo, salvo en situaciones de sentencia judicial.

Establece además una serie de prohibiciones encaminadas a evitar que los individuos que integran la nación, sean obligados a prestar determinado trabajo sin su consentimiento, o deje de percibir una justa remuneración por sus servicios, así como el privarlo a ejercer una profesión determinada.

En este sentido, el autotransporte federal se ha convertido en una actividad económica apegada a estos principios, ya que en el podemos encontrar lo mismo a una sociedad de transportistas constituidos en una determinada empresa, que a un operador o transportista individual, es decir, operando su propia unidad.

La libertad de viajar, derecho enmarcado en las mismas garantías individuales, fue durante mucho tiempo, una actividad sumamente restringida principalmente durante la época colonial para la mayoría de la población campesina, hasta el advenimiento de la lucha armada de 1910, ya que es durante este largo período en que la encomienda(*) española y luego el sistema de los peones acasillados en las haciendas inmovilizaron a grandes masas de la población.

Así la libertad de trasladarse condiciona con su ejercicio la plena libertad física de los habitantes de la nación, al otorgarse la libertad de tránsito a todas las personas para viajar dentro de su te-

(*) La encomienda fue una institución colonial creada con el objeto de cristianizar a los indígenas y por medio de la cual se entregaba un número de ellos a los españoles, los cuales los utilizaban para los más rudos trabajos.

territorio, estando las autoridades obligadas a no impedir esta libertad.

La aplicación de este precepto, encuentra en el autotransporte federal el modo preferido de traslado para el grueso de la población -- ya que por sus ventajas sobre otros modos de transporte, en cuanto a -- su accesibilidad geográfica, costo, etc., favorece al cumplimiento de este derecho de libre tránsito.

También vamos a encontrar, por lo que concierne al autotrans-- porte, la aplicación de sanciones por las autoridades competentes de -- todo acuerdo o combinación, de cualquier manera que se haga, por parte de los empresarios de transporte, de entrar en competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y con perjuicio del público en general.

Nuestra constitución protege la libertad de los individuos de dedicarse al trabajo o actividad lícita que más le satisfaga, más prohíbe aquellas que cuando con su ejercicio se atente contra la situación económica de las mayorías y se conviertan en beneficio exclusivo de unos cuantos, evitando con ello una explotación indebida en perjuicio de la sociedad.

De tal manera, el servicio público federal de autotransporte -- es una actividad que no se ha convertido en monopolio de unos cuantos, pues al estipularse que aquel transportista que cuente con más de cinco unidades, deberá constituirse en una sociedad, limita con ello cualquier intención monopolista. Por otro lado, este servicio se apega -- en cuanto a las tarifas establecidas por las leyes en la materia, cumpliendo con los ordenamientos aquí señalados.

Precisa además la preferencia a los mexicanos por nacimiento -- sobre los extranjeros para toda clase de concesiones, teniendo dicha -- disposición como finalidad que la explotación de determinados servi--

cios públicos, solo podrán desempeñarse mediante una autorización del poder ejecutivo llamada concesión.

Encontramos en este precepto un total cumplimiento en el servicio que nos ocupa, al preservarse la mexicanidad del autotransporte, controlada para ello, mediante la presentación del acta de nacimiento que debe hacer el solicitante concesionario.

La concesión es el acto del poder público que da a los particulares el derecho de establecer y explotar un servicio público o para explotar y aprovechar bienes propiedad de la nación.

Finalmente nuestra Constitución otorga al Congreso de la Unión, la facultad de legislar en todas aquellas materias consideradas de interés primordial, en este caso, para dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

Asimismo, autoriza al Congreso para impedir que entre los estados que integran al territorio nacional se apliquen restricciones en cuanto al comercio, es decir, el impedir todo aquello que dificulte el libre tránsito de mercancías. Lo contrario, o sea, la aceptación de impuestos alcabalatorios(*) entre los Estados que conforman la Federación Mexicana, conduciría a restringir el tráfico comercial, propiciado así, una economía cerrada entre las entidades federativas.

3.2 ASPECTOS RELEVANTES DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS EN LA MATERIA.

3.2.1 LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

Al referirnos a los aspectos relevantes de las leyes y reglamentos en la materia, es nuestra intención destacar dentro del articulo

(*) Las alcabalas eran los impuestos con que se gravaba el paso de mercancías de un estado de la federación a otro.

lado que conforma estos ordenamientos, aquellos que por su importancia, y por lo que corresponde al autotransporte, tienen una repercusión en su funcionamiento y desarrollo.

Por lo que se refiere a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, encontramos indispensable hacer referencia a ella, ya que al sustituir a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado a partir del 1o. de enero de 1977, ha tenido como objetivo el evitar duplicaciones, precisar responsabilidades y simplificar estructuras.

En ese sentido, dispone que las dependencias del Ejecutivo Federal se constituyan en unidades con responsabilidad sectorial, las cuales deberán llevar a cabo la programación de sus actividades. Así, — para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes especifica que esta dependencia tendrá a su cargo en forma integral, aquellos aspectos relacionados con las comunicaciones y transportes.

Esta ley desde la fecha de su publicación ha tenido diversas modificaciones y adiciones en su contenido, aunque cabe hacer notar — que ninguna de ellas ha correspondido al artículo 36, que es el que — enmarca o contiene los asuntos que son competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dentro de este artículo 36 (*) podemos encontrar concretamente las fracciones IX, X, XII, XIII, XV, XXI, que concierne directamente — al autotransporte federal, estas fracciones enmarcan en términos generales, atribuciones y lineamientos para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como dependencia rectora en el ámbito del autotransporte federal.

(*) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 14a. Edición. — México 1985. Ed. Porrúa.

Precisa la atención por parte de esta Secretaría para la aplicación de políticas que coadyuvan en el desarrollo de los transportes y de las comunicaciones, tendientes a satisfacer las necesidades económicas, políticas, sociales y culturales del país.

La señala además, como la titular para el otorgamiento de las concesiones o permisos en materia de autotransporte en carreteras federales, debiendo vigilar a la vez el funcionamiento y operación de este servicio y por consiguiente el cumplimiento de las disposiciones legales correspondientes, es decir, la vigilancia y supervisión en general a través de un cuerpo policiaco.

Enmarca como competencia de ésta, la construcción de caminos - puentes y estaciones o terminales centrales de autotransporte federal, otorgando para ello la concesión o permiso para la construcción de esta infraestructura.

Como se podrá observar, la Ley Orgánica de la Administración - Pública Federal, señala genéricamente aquellas atribuciones que en política de autotransporte debe llevar a cabo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, encontrando que el contenido de su articulado, - por lo que se refiere a esta dependencia, no ha sufrido modificación alguna como dijimos anteriormente, obediendo este hecho según nuestra particular opinión, al que la Ley de Vías Generales de Comunicación, expedida desde el año de 1931, ha conservado su esencia y espíritu, de la cual hablaremos más adelante.

3.2.2 LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Dado lo difícil que resulta el poder analizar e interpretar los ordenamientos legales contenidos no solo en esta ley, sino en la mayoría, debido entre otras causas al diverso sentido que podemos dar en su aplicación, aunado a lo extensivo de su formación y principalmen

te porque no es el objetivo del presente trabajo al realizar una simple transcripción de la misma, hemos considerado como lo más adecuado para el desarrollo de este subíndice, el resaltar aquellos aspectos que por su contenido destacan sobre los demás ordenamientos que la integran.

Así el capítulo 11 de la Ley de Vías Generales de Comunicación enmarca concretamente la explotación de los caminos de jurisdicción federal, en él quedan estipulados entre otros, que el otorgamiento de las concesiones o permisos para la realización del servicio de auto-transporte, queda reservado a ciudadanos mexicanos por nacimiento y a sociedades integradas por los mismos.

Establece los términos a que deberán sujetarse los concesionarios, a fin de que éstos constituyan sociedades ya sea por ruta o de acuerdo a la modalidad del servicio que realicen, especifica que no se otorgará concesión alguna a sociedades cuyo capital se encuentre representado por acciones al portador ya sea total o parcialmente.

Fija como máximo de diez años la vigencia de las concesiones — siendo éstas prorrogables de acuerdo al cumplimiento de las leyes y reglamentos que observen los concesionarios, y precisa que los derechos derivados de las concesiones podrán ser transmisibles; determina obligaciones para los mismos, teniendo la Secretaría de Comunicaciones, la facultad para modificar la forma en que se realice el servicio, — siempre y cuando estas modificaciones representen un beneficio para la colectividad.

Esto ha sido en una forma genérica, hasta donde puede serlo, — el contenido esencial de la Ley de Vías Generales de Comunicación y — específicamente del capítulo de Explotación de Caminos, cabe recordar que el propósito en esta parte del trabajo es la de resaltar aquellos

preceptos que por su naturaleza así lo ameritan. (*)

La Ley de Vías Generales queda debidamente complementada con dos reglamentos específicos y concretos, ha saber; el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos y el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, los cuales serán analizados en los subíndices subsecuentes.

En base a lo señalado anteriormente y tomando en cuenta el papel del Gobierno Federal en un sistema de economía mixta, éste va a concesionar a particulares, la explotación del servicio público de autotransporte federal, así la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que las vías generales de comunicación al igual que los medios de transporte quedan sujetos a los poderes federales, de los cuales el ejecutivo tendrá a su cargo la construcción, establecimiento, conservación explotación, vigilancia y concesionamiento de los mismos.

En cuanto al significado del término concesión, encontremos en la Enciclopedia-Diccionario Salvat "... Concesión; Otorgamiento gubernativo concedido a particulares o empresas para aprovechar las riquezas naturales efectuar obras o explotar los servicios públicos ". (23)

Haciendo referencia a Gabino Fraga,¹ éste define la concesión como "... El acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado". (24).

(*) Ley de Vías Generales de Comunicación, 9a. Edición. México 1985. Ed. Andrade.

(23) Enciclopedia-Diccionario Salvat. Salvat Editores. España 1971.

(24) Fraga Gabino, Derecho Administrativo, México 1973, 15a. Edición.- Ed. Porrúa. p. 248.

1 Gabino Fraga, Catedrático de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M. y Autor de Diversas Publicaciones sobre derecho.

Agrega además "... Para el otorgamiento de la concesión, el régimen legal relativo se inspira en ciertos principios que tienden a garantizar por una parte que el Poder público podrá ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto de la concesión, y por la otra, a asegurar que el concesionario tiene la competencia y los medios adecuados para la explotación de la concesión". (25)

Por nuestra parte agregaremos que la concesión es un acto administrativo de autoridad unilateral, reglamentado y condicionado en el cual el particular se somete al pacto con el Estado, mismo que delimitará la manera de ejecutar la explotación de un servicio en beneficio del interés público.

Es unilateral ya que la autoridad administrativa, en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, condiciona al concesionario al cumplimiento de lo reglamentado, en virtud de que existen bases de antemano acordadas para la realización de los servicios públicos que demanda la sociedad.

Cabe señalar, que de no existir estas bases, el Estado recurre al expediente de formularlas en forma de leyes o reglamentos, condicionando en ellos, cuando el concesionario no cumpla con el servicio, a cancelar o anular la concesión, por la función social que su otorgamiento implica.

En el otorgamiento de este tipo de concesiones, vamos a encontrar la concurrencia de tres distintos intereses; uno general que es el correspondiente a las atribuciones del gobierno federal para la implantación de los servicios; un segundo, que lo podemos traducir en la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, y un tercero, que viene a representarlo el beneficio de los prestadores del servicio.

(25) Fraga, Gabino. Op. Cit. p. 252.

Aquí es importante agregar que la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, en su artículo cuarto, reserva de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, el transporte automotor, urbano, interurbano y el de carreteras federales.

Para finalizar este subíndice resaltaremos que la disposición u ordenamiento que fija el otorgamiento de la concesión, mantiene su vigencia actualmente, siendo esta disposición un logro alcanzado principalmente por la participación de los primeros prestadores del servicio.

3.2.3 EL REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS.

Antes de iniciar el presente subíndice, definiremos el concepto de reglamento, a fin de poder establecer la diferencia en cuanto a una ley, de tal modo tenemos que generalmente los reglamentos se derivan y son complemento de las leyes.

En cuanto a su significado se han considerado las siguientes definiciones;

Reglamento; Colección de normas que regulan el regimen y gobierno de un organismo público y privado. (26)

Reglamento; Colección ordenada de reglas o preceptos que se dan para la ejecución de una ley o para el regimen de una corporación, dependencia u otro servicio reglamentario. (27)

Por su parte Gabino Fraga nos dice al respecto "... El reglamento es una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el Poder Ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las le-

(26) Enciclopedia.- Diccionario Salvat.- Op. Cit.

(27) Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado.- Selecciones de Reader's Digest.

yes expedidas por el Poder Legislativo." (28)

Desde un punto de vista formal se considera la aplicación de un reglamento como un acto administrativo, pero en contraposición con este punto de vista, es decir en forma material se identifica a un reglamento con una ley, ya que en ésta se van a encontrar los mismos caracteres que en aquél.

La diferencia que podemos encontrar entre una ley u un reglamento, surgen en la diferencia formal que existe entre ambos actos, ya que una ley tiene su origen generalmente en el poder legislativo, mientras que el reglamento, es producido por el poder ejecutivo.

Citando nuevamente a Gabino Fraga encontramos que "....Es indudable que la ley puede existir y tener plena validez sin que haya un reglamento de la misma, en tanto que el reglamento, salvo casos excepcionales, supone la preexistencia de una ley cuyos preceptos desarrolla y a los cuales está subordinado ".(29)

Otra diferencia que podemos señalar entre la ley y el reglamento, y de la cual se puede derivar una distinción en cuanto a la naturaleza jurídica de ambas, consiste en que el reglamento no puede regular o no tiene ingerencia en determinada clase de relaciones, en tanto que la ley sí está facultada para ello.

Así, este reglamento, que entró en vigor a partir del 29 de Agosto de 1949, va a complementar en forma más amplia y pormenorizada los preceptos vertidos en el capítulo de explotación de caminos, en él se especifican concretamente la manera en que debe organizarse el

(28) Fraga, Gabino. Op. Cit. p. 101.

(29) IBIDEM. p. 103.

transporte así como la planeación de los servicios públicos.

En cuanto al otorgamiento de las concesiones, fija las bases en que se va a autorizar el servicio distinguiendo además las responsabilidades a que se sujetan los permisionarios; asimismo determina los lineamientos a seguir para la constitución o integración de las sociedades de concesionarios; la forma en que deben realizarse los diversos servicios de que se compone la transportación de pasajeros en sus diferentes modalidades; así como el transporte mixto y el de carga.

Señala bajo que términos deberán circular los transportes amparados con permisos, precisa a la vez en su articulado las disposiciones técnicas en cuanto a las tarifas del servicio de pasaje y carga, así como la forma de contabilidad de las empresas.

Finalmente, va ha establecer las características a que deben sujetarse, en cuanto a peso y dimensiones, los vehículos que realizan el servicio público federal de autotransporte. (*)

Podemos citar como ejemplo claro, que mientras que el capítulo de Explotación de caminos señala en su artículo 154 "...Que las concesiones se otorgarán por un término de diez años que podrá prorrogarse si los concesionarios hubieren cumplido con las disposiciones de esta ley y su reglamento y, con las obligaciones que específicamente se determine en el artículo de la concesión".

Por su parte el Reglamento al Capítulo de la Explotación de Caminos, por lo que respecta a las concesiones precisa con lujo de detalle las condiciones, no solo en cuanto a su otorgamiento, sino

(*) Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 12a. Edición, México 1985, Ed. Andrade.

desde las modalidades del servicio que lo integran, hasta las causas de las posibles recisiones de la concesión.

Así, el Reglamento al que nos venimos refiriendo va a adecuar a las necesidades nacionales, las disposiciones legales vigentes tanto en materia de concesiones como en cuadros de rutas y en todas aquellas modalidades o modificaciones que se requieran en la prestación de los servicios en caminos de jurisdicción federal.

3.2.4 EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES.

Este reglamento como su nombre lo indica va a enmarcar de manera precisa los lineamientos a que deben sujetarse los vehículos que en general circulen o transiten por los caminos de jurisdicción federal, para lo cual especifica claramente las normas técnicas que deberán presentar las unidades que integran el servicio público de autotransporte federal, así como las reglas de circulación para todo tipo de vehículos.

Consideramos adecuado para la presentación de este subíndice, al igual que en el concerniente al Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, el realizar de una manera superficial el contenido de este reglamento, el cual por su función detalla como y en que condiciones tanto los particulares como los prestadores del servicio podrán circular por la red nacional de carreteras.

En este sentido, este reglamento de tránsito define claramente los términos empleados en su contexto a fin de que su aplicación conlleve la debida interpretación; en cuanto a los diversos vehículos que integran el servicio público federal de autotransporte, en sus modalidades de carga y pasaje, así como de los particulares en general, exige de acuerdo al servicio de que se trate el equipo con que deberán circular, proporcionando además las matrículas correspon-

dientes,

Los conductores de vehículos de servicio público federal encuentran en este reglamento los requisitos que deben cubrir para la obtención de la licencia de conducir, asimismo, define las obligaciones y responsabilidades a que se sujetan los concesionarios y permisionarios del servicio de autotransporte.

Contiene además, las reglas de circulación que deben obedecer los usuarios de vías de comunicación, la forma de conducción de vehículos de motor, de bicicletas y motocicletas, de las obligaciones para peatones y pasajeros, las indicaciones y señales para el control del tránsito en general.

Finalmente define las responsabilidades de aquellos accidentes que se registran en las vías de comunicación, determinando a la vez las facultades y obligaciones de las autoridades con ingerencia en la materia e indica las sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones contenidas en el presente reglamento.

Este reglamento por sus características ha tenido diversas modificaciones (*) toda vez que el desarrollo tecnológico, demográfico y económico que ha sufrido el país en los últimos 20 años, ha traído como resultado un aumento considerable y constante de los vehículos que circulan por las carreteras nacionales, situación que ha hecho necesario el establecimiento de normas claras y precisas, que permitan lograr y alcanzar una mayor fluidez en el tránsito federal para beneficio del público.

El avance y el auge de la industria automotriz, por otro lado, ha permitido la fabricación de vehículos cada vez más potentes, -

(*) Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, Ed. Andrade, México 1982. -

más veloces y con una mayor capacidad, integrados además con dispositivos que no se conocían en la época en que fue expedido este reglamento.

Aunado a este progreso tecnológico los caminos que integran la red nacional, también se han visto mejorados en sus especificaciones y características de diseño y construcción, condiciones que permiten a los vehículos desplazarse a mayores velocidades, y si se tiene en cuenta que en la República Mexicana la gran mayoría de los traslados de personas y mercancías se realizan a través de las carreteras federales, es necesario que para salvaguardar las vidas de los usuarios así como los bienes en general, este servicio requiere contar con un ordenamiento adecuado que permita aplicar medidas para la regulación de la circulación vial.

Este Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, desde la fecha de su publicación en noviembre de 1931, ha tenido como objetivo fundamental, el enmarcar aquellas disposiciones de carácter técnico, mecánico y operativas a que deben sujetarse los diversos modos de traslado, así como los usuarios de los servicios de pasaje y carga, en sus recorridos por las carreteras federales.

3.3 ATRIBUCIONES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A TRAVES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL, RESPECTO A LA SITUACION LEGAL DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO.

Entenderemos como atribuciones de una dependencia oficial, aquellas obligaciones y responsabilidades que tendrá ésta con respecto al usuario, al público en general y con el prestador del servicio de que se trate. Es decir, así como vamos a encontrar leyes y reglamentos que determinan y precisan los derechos y obligaciones de los

concesionarios, operadores y permisionarios, las dependencias del Ejecutivo Federal contarán a su vez, entre otros, con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de Responsabilidades de los Funcionarios Públicos, con un Reglamento Interior y con un manual de Funciones y Procedimientos.

Estos ordenamientos legales, van a normar las atribuciones de las dependencias que conforman el Gobierno Federal, delimitando a la vez su esfera de acción para con los particulares.

Así las funciones públicas ejercidas por empleados y funcionarios de acuerdo a la competencia en que se dividen las atribuciones del Ejecutivo Federal, deben ser realizadas de una manera eficaz, regular y continua, sin que el interés particular del personal empleado llegue a obstruir la satisfacción del interés general.

Encontramos asimismo que el concepto de atribuciones del Estado se halla íntimamente relacionado con el de funciones del mismo, sin embargo, ambos conceptos hacen referencia a nociones diferentes, al respecto Gabino Fraga dice "... El concepto de atribuciones comprende el contenido de la actividad del Estado; es lo que el Estado puede o debe hacer. El concepto de función se refiere a la forma de esa actividad del Estado. Las funciones constituyen la forma de ejercicio de las atribuciones". (30)

Así, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como órgano del Poder Ejecutivo, determina aquellas funciones y atribuciones que competen a las dependencias que la integran auxiliándose para ello de un reglamento interno el cual especifica de acuerdo al ramo y competencia de cada una de ellas, su esfera de acción.

(30) Fraga, Gabino. Op. Cit. p. 21.

Por lo que concierne al servicio que aquí nos ocupa, la dependencia que tiene a su cargo, la programación, autorización, coordinación, vigilancia y control de los servicios de autotransporte público y privado en los caminos de jurisdicción federal, es la Dirección General de Autotransporte Federal, la cual deberá apearse para el cumplimiento de sus funciones al Reglamento Interior que la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encargará de elaborar, así como del Manual de Procedimientos, emitido por la unidad de Organización y Métodos.

Haciendo referencia nuevamente a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, presentada en anteriores subíndices, establece ciertas normas para los transportes y comunicaciones, pero de manera muy general y para ser cumplida por todas las dependencias que integran este sector, como su nombre lo dice, especificará aquellos lineamientos a que deben apearse todos los servidores públicos en el cumplimiento de sus funciones.

La Ley de Vías Generales de Comunicación previamente comentada, va a contemplar de manera particular y a desarrollar ampliamente las normas a que hacemos referencia de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en cuanto al cumplimiento de los particulares, por lo que se refiere a la utilización de las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Por su parte el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos y el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, quedan conformados por aquellos ordenamientos que van a detallar de manera precisa, la forma en que los particulares deben realizar los servicios -

de transporte, los requisitos que se deben cubrir o presentar para la obtención de concesiones o permisos o bien para la obtención de la licencia de conducir por carreteras federales, en fin todo lo concerniente al tránsito por carreteras federales.

Todos los ordenamientos van dirigidos y deben ser cumplidos por los prestadores del servicio, permisionarios, concesionarios y en última instancia por los usuarios, así llegamos al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, encontrándose en él, las obligaciones y responsabilidades de cada uno de los órganos que la integren. (*)

Siendo competencia de la Dirección General de Autotransporte Federal, el programar, autorizar, coordinar y controlar los servicios de autotransporte público y privado en los caminos de jurisdicción federal, así como vigilar la circulación de toda clase de vehículos en dichos caminos y dictar las medidas precedentes para la seguridad vial.

Esto ha sido en términos generales la presentación del marco jurídico en que opera el servicio de autotransporte federal, el cual constituye en la práctica el área del sector privado que por encargo legal debe regular la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual implica, por una parte, la realización de lo necesario a fin de que sean cumplidas las normas jurídicas relativas, es decir, ejercer la función de autoridad; y por otra, la regulación de los servicios públicos, así como el de garantizar la seguridad en los caminos federales.

(*) Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Asuntos Jurídicos, S.C.T. México 1983.

CAPITULO IV.

CRECIMIENTO ORGANICO - ADMINISTRATIVO DE LA DEPENDENCIA RECTORA EN EL AMBITO DEL AUTO-TRANSPORTE FEDERAL.

- 4.1 LA OFICINA DE TRANSITO COMO ANTECEDENTE INMEDIATO.
- 4.2 SURGIMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE TRANSITO.
- 4.3 EL DEPARTAMENTO DE TRANSITO Y POLICIA FEDERAL DE CAMINOS, ALCANZA EL RANGO DE DIRECCION DE TRANSITO FEDERAL.
- 4.4 ATRIBUCIONES, FUNCIONES Y REESTRUCTURACIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTO-TRANSPORTE FEDERAL.

4.1 LA OFICINA DE TRANSITO COMO ANTECEDENTE INMEDIATO.

Antes de iniciar este subíndice, consideramos importante señalar, que debido al avance que paulatinamente fue alcanzando el servicio de autotransporte público federal, se hizo necesaria la creación de una dependencia que regulara la prestación de este servicio; por lo que surge la comisión nacional de caminos como el primer organismo que tuvo a su cargo esta tarea, sin embargo con el crecimiento de esta actividad a través de los años, surgió dentro de la organización administrativa de la comisión antes señalada, la oficina de tránsito, la cual siguió creciendo hasta convertirse en lo que a la fecha es la actual dirección de autotransporte federal.

Dicha oficina en primer instancia, llevó a cabo las siguientes funciones:

- La expedición de permisos para el tránsito de vehículos de propulsión mecánica en servicio regular de carga y pasaje.

- La expedición de licencias para el manejo de los mismos.
- Otorgar a los vehículos, las placas de circulación.
- Extender los contratos de circulación para los servicios — regulares antes citados.
- Y en general vigilar por medio del cuerpo de motociclistas — el cumplimiento del Reglamento de Tránsito.

4.2 SURGIMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE TRANSITO.

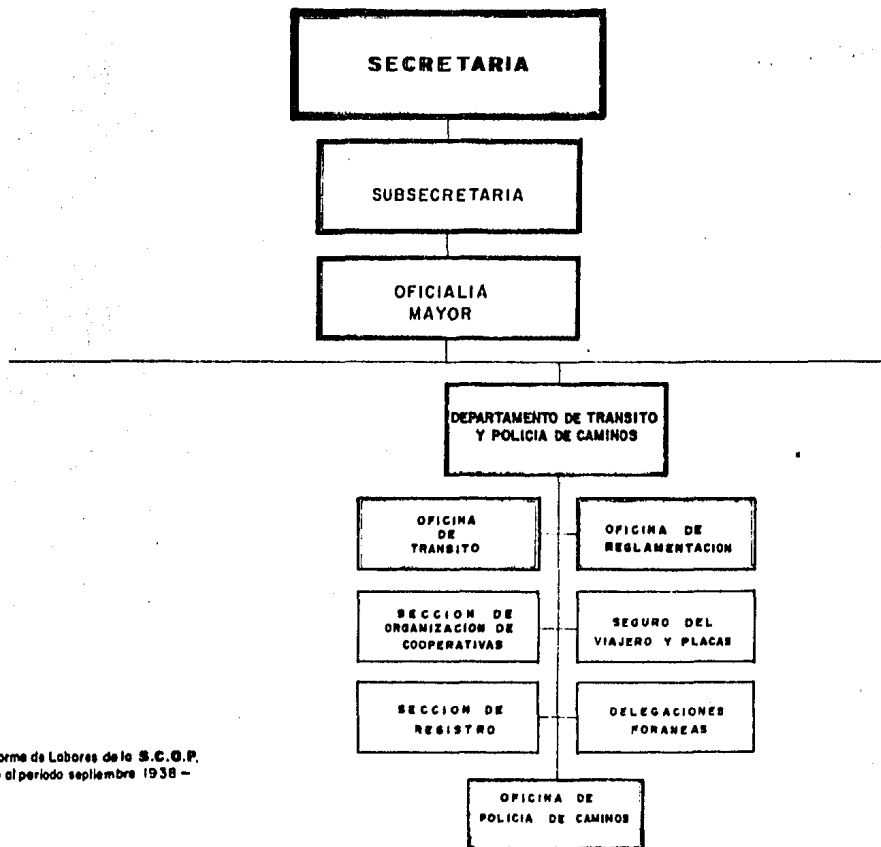
Como ya dijimos anteriormente, la Oficina de Tránsito fue la — primera dependencia de carácter oficial en tratar de regular el tránsi to carretero, así esta oficina alcanza el nivel o rango como departa— mento en el período 1936-1937, desconociéndose con precisión la fecha exacta de esta nominación.

Este nuevo departamento, durante los años de 1936 y 1937 llevó a cabo una labor de tipo social, misma que permitía concretizar en — realidades la política delineada en el entonces plan sexenal de Gobier no del Presidente Lázaro Cárdenas. En términos generales, ésta políti— ca pretendía, que en materia de autotransportes, el Departamento de — Tránsito tuviera como norma fundamental lograr que este servicio públi— co se realizara en las mejores condiciones de eficiencia y seguridad.

Durante 1938, la Policía de Caminos es integrada al Departamen to de Tránsito, denominándose por lo tanto Departamento de Tránsito y Policía de Caminos, al considerarse que este cuerpo policiaco debería— incorporarse a la dependencia que tuviera a su cargo las labores o — funciones de organización, control y supervisión de los servicios de — autotransporte en carreteras federales, asimismo es en éste 1938 cuan— do se conoce el primer cuadro orgánico u organigrama que permite obser— var sus diferentes áreas. (CUADRO 1).

CUADRO DE ORGANIZACION GENERAL (1939)*

Cuadro (1)



* Tomado del Informe de Labores de la S.C.O.P. correspondiente al periodo septiembre 1938 - agosto 1939.

Podemos señalar como propósitos fundamentales o metas a alcanzar del Departamento de Tránsito y Policía de Caminos, y extraídos tal y como se encuentran en el Informe de Labores correspondiente a 1939 - las siguientes actividades;

- La reorganización del departamentó en su parte administrativa y en su función técnica.
- La elaboración de un reglamento interior, concretando en él, las funciones de las distintas áreas de que consta.
- Intensificar el cumplimiento de las disposiciones relativas a organización de cooperativas.
- Dictar disposiciones sobre las condiciones y capacidad de los vehículos de servicio público en general y en particular los concernientes de turismo.
- La ampliación en el plazo para la renovación de permisos por un año, en vez de seis meses.
- A su vez, por acuerdo superior, quedó adscrita y bajo la dirección inmediata del Departamento de Tránsito y Policía de Caminos, la Oficina de Inspección.
- Finalmente, la ampliación en ocho plazas de empleados distribuidos en las distintas secciones.

Como podemos observar, estas actividades estaban orientadas - y tenían como propósito alcanzar un mejor funcionamiento en el servicio y una mayor eficiencia en su parte administrativa.

En el año de 1939 el Departamento de Tránsito y Policía de Caminos quedaba integrado por cuatro oficinas.

La Oficina de Tránsito.

La Oficina de Reglamentación.

La Oficina de Inspección.

La Oficina de Policía de Caminos.

La Oficina de Policía de Caminos Contaba además de cuatro secciones que eran:

La Sección de Taquígrafos.

La Sección de Dictámenes.

La Sección de Permisos de Pasajeros.

La Sección de Permisos de Carga.

Y tenía asignada además dos mesas administrativas a saber:

La Mesa de Permisos Especiales.

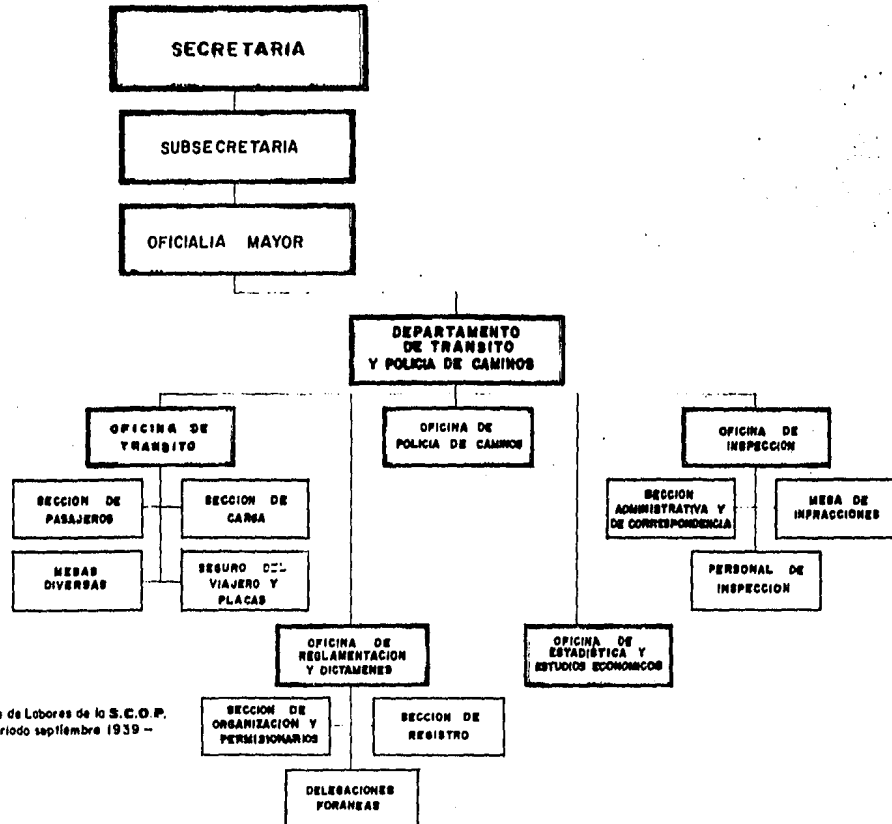
La Mesa de Estadísticas.

Posteriormente, el Departamento de Tránsito y Policía de Caminos para el año de 1940, tenía como misión:

- Velar por el cumplimiento y observancia de todas las disposiciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y del Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales.
- Reglamentar la industria de los transportes.
- Regularizar los servicios que operaban fuera de la ley.
- Integrar Cooperativas.
- Dictar las disposiciones encaminadas a prevenir accidentes en las carreteras, reduciendo la estadística de ellos con la aplicación de las sanciones correspondientes.

Para el mejor cumplimiento de los trabajos encomendados a éste Departamento de Tránsito y Policía de Caminos, la Jefatura del mismo, acordaría con las diversas Oficinas y Secciones que lo integraban, todos los asuntos que deberían tramitarse, vigilando que éste fuera expedito y rápido.

De tal manera para este año de 1940, el citado departamento tenía a su cargo las siguientes oficinas y secciones. (Cuadro 2), en algunas de ellas se indican cuáles eran sus funciones;

CUADRO DE ORGANIZACION GENERAL (1940)¹

¹ Tomado de la Memoria de Labores de la S.C.O.P. correspondiente al periodo septiembre 1939 - agosto 1940.

OFICINA DE TRANSITO.

FUNCION: Efectuar el registro del número de permisos para el servicio de pasajeros en 1a. clase, 2a. clase y mixto, así como el número de permisos otorgados para el servicio de carga y express.

SECCIONES: - De placas y seguro del viajero.
- De pasajeros.
- De carga.
- Mesa de devolución de depósitos.

OFICINA DE ESTADISTICA Y ESTUDIOS ECONOMICOS.

FUNCION: Recabar cuantos datos sean necesarios para fijar de una manera técnica, la capacidad de las rutas, resolver todas las solicitudes de permisos a fin de no sobrepasar el número de los estrictamente indispensables.

SIN SECCIONES.

OFICINA DE REGLAMENTACION Y DICTAMENES.

FUNCION: Elaborar los dictámenes de autorización o cancelación de las solicitudes para la prestación del servicio de auto-transporte.

SECCIONES: De Registro: Tiene como función el estudio, constitución y registro de cooperativas, las cuales se encuentran distribuidas en la red de caminos nacionales.

De Organización: Lleva a cabo la integración de fichas relativas de características individuales y colectivas, la memoria exacta de permisos concedidos a personas físicas y cooperativas, así como registrar las cancelaciones que se operen en dichos permisos de ruta.

OFICINA DE DELEGACIONES FORANEAS.

FUNCION: Hacer efectiva la vigilancia de los caminos nacionales — para lograr el cumplimiento total de las disposiciones — vigentes en materia de Tarifas, Itinerarios y de circulación.

SIN SECCIONES.

OFICINA DE LA POLICIA FEDERAL DE CAMINOS.

FUNCION: Efectuar la vigilancia y prevención de accidentes así como el cumplimiento de las disposiciones generales de — tránsito.

SIN SECCIONES.

OFICINA DE INSPECCION.

FUNCION: Tiene a su cargo la formulación de estadísticas por lo — que se refiere al ingreso de multas, impuestas en la Oficina Central y en las Delegaciones de Tránsito en los Estados, así como de los accidentes que se registren en las carreteras y de las infracciones que le son consignadas — por la Policía Federal de Caminos y de su cuerpo de inspectores.

SECCIONES:

De Inspección.

De Correspondencia.

De Infracciones.

DE Estadística.

Años más tarde, en el período 49-50 aparece con el nombre de — departamento de Tránsito Federal, integrado por las siguientes áreas y conservando las funciones ya descritas:

- Oficina Técnica.

- Oficina de Concesiones y Permisos.
- Oficina de Inspección.
- Oficina de Delegaciones Foráneas.
- Oficina de la Policía Federal de Caminos.
- Sección de Integración de Expedientes.
- Sección de Estadística.
- Sección Jurídica.

Por otro lado, es a partir de 1953 cuando se menciona una Subjefatura del Departamento de Tránsito, de tal manera se señalan como funciones inherentes al Jefe y Subjefe del Departamento de Tránsito Federal; las de planeación, coordinación y control, ambas asesoradas por las oficinas de Planeación, la de Coordinador General y la de Control. (Cuadro 3).

Así, la regulación de las condiciones de operación del auto-transporte en su parte ejecutiva, presenta en esta época tres funciones primordiales: autorizar, legalizar e inspeccionar.

Para la primera función, es decir la de autorizar, existían las Oficinas de Servicios Públicos y la de Servicio Particular encargadas respectivamente, de tramitar las concesiones y los permisos.

Para la segunda de ellas, existía una Oficina Legal, la cual trabajaba estrictamente coordinada con la Dirección de Servicios Legales de la S.C.O.P., encargándose ésta de todo lo relativo a reglamentos, modificaciones de ley, amparos, creación de sociedades, de lo contencioso, etc.

Finalmente, la función de Inspección era realizada por la Oficina del mismo nombre, la Policía Federal de Caminos y la Oficina de Infracciones.

Aquí, cabe destacar, la importancia de que empiezan a hacer —

**CUADRO DE FUNCIONAMIENTO DEL
DEPARTAMENTO DE TRANSITO (1953)***

Cuadro (3)

JEFATURA				
SUBJEFATURA				
PLANEA		COORDINA		CONTROLA
OFICINA DE PLANEACION ESTUDIOS ECONOMICOS		COORDINADOR GENERAL ESTUDIOS TECNICOS		OFICINA DE CONTROL ESTADISTICA
RELACION DE LAS CONDICIONES DE OPERACION				
AUTORIZAN		LEGALIZAN		INSPECCIONAN
OFICINA DE SERVICIO PUBLICO	OFICINA DE SERVICIO PARTICULAR	OFICINA LEGAL AMPAROS	OFICINA DE INSPECCION	POLICIA FEDERAL DE CAMINOS
REGISTRO Y CONTROL	AMBULANTES Y PERMISOS	SOCIEDADES APROBADAS	INSPECTORES Y PERITOS	SERVICIOS DE VIGILANCIA
CONCESSIONES	ESPECIALES	INCONFORMIDADES	RECLAMACIONES Y AJUSTES AL PUBLICO	SECCION TECNICA
FEDERALIZACION Y PERMISO	REGISTRO Y CONTROL	CONSULTAS	REVISION DE TRANSPORTES	CENTRAL DE TRANSMISIONES
	PERMISOS LOCALES	OPOSICIONES	CONTROL DE INSPECCION	INVESTIGACIONES VEHICULOS Y ARMAMENTOS
	PERMISOS FORANEOS		OFICINA DE INFRACCIONES	VEHICULOS DETENIDOS
ADMINISTRATIVA				
OFICINA ADMINISTRATIVA				
PERSONAL	CORRESPONDENCIA	ALMACEN	ARCHIVO	
DELEGACIONES				
COMPRAS	INSPECCION ADMINISTRATIVA	SERVICIO SOCIAL	SERVICIO MEDICO	

* Tomado de la Memoria de Labores de la S.C.O.P.
correspondiente al periodo agosto 1954 - septiembre
1955.

objeto las funciones administrativas internas, ya que para ello se designa la Oficina Administrativa, dicha oficina se encontraba en estrecha relación con la Oficialía Mayor.

Por último, esta Dependencia, es decir el Departamento de Tránsito Federal, alcanzó un crecimiento considerable durante el período de 1955 a 1961, años durante los cuales estuvo integrado de la siguiente manera:

- OFICINA DE PLANIFICACION: Encargada de planear, coordinar y controlar. Elabora estudios de cuadros de necesidades de rutas, cuadros de rutas, concesiones, horarios, convenios, permisos temporales, permisos de paso, estudios diversos y estadísticas.

- OFICINA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES: Elaboración de estudios técnicos encaminados a:

- Prevenir al máximo y reducir al mínimo los accidentes.
- Investigación del estado de las carreteras.
- Revisión Mecánica de vehículos.
- Normas de seguridad vial.
- Educación del usuario y del transportador.

- OFICINA DE SERVICIO PÚBLICO FEDERAL: Regula las condiciones de operación como: expedientes en trámite, expedientes concluidos, garantías fijadas, tarjetas de autorización de servicio de pasaje y carga, así como de federalización.

- OFICINA DE SERVICIO PARTICULAR: Efectúa el control de los permisos expedidos a: comerciantes establecidos y ambulantes, para excursiones, para transportar petróleo y sus derivados, temporales y de traslado.

- OFICINA LEGAL: Juicios y amparos, proyectos de sociedades - consultas jurídicas diversas.

- OFICINA DE INSPECCION; Inspecciones mecánicas a vehículos, - revista de vehículos, comisiones de inspección.

- OFICINA CALIFICADORA DE INFRACCIONES; Efectúa la revisión - y calificación de multas e infracciones aplicadas conforme a la ley, - así como de su recaudación.

- OFICINA FEDERAL DE CAMINOS; Realiza la vigilancia de los - caminos nacionales, así como el registro de accidentes, el número de - heridos y muertos, el registro de vehículos robados recuperados, así - como de la Escuela de Capacitación.

- INSPECCION DE LA POLICIA FEDERAL DE CAMINOS; Efectúa la re- visión de equipo existente así como de las casetas de vigilancia.

- OFICINA ADMINISTRATIVA; Administra la correspondencia (en - trada y salida) clasifica la documentación y lleva el control de las - placas expedidas.

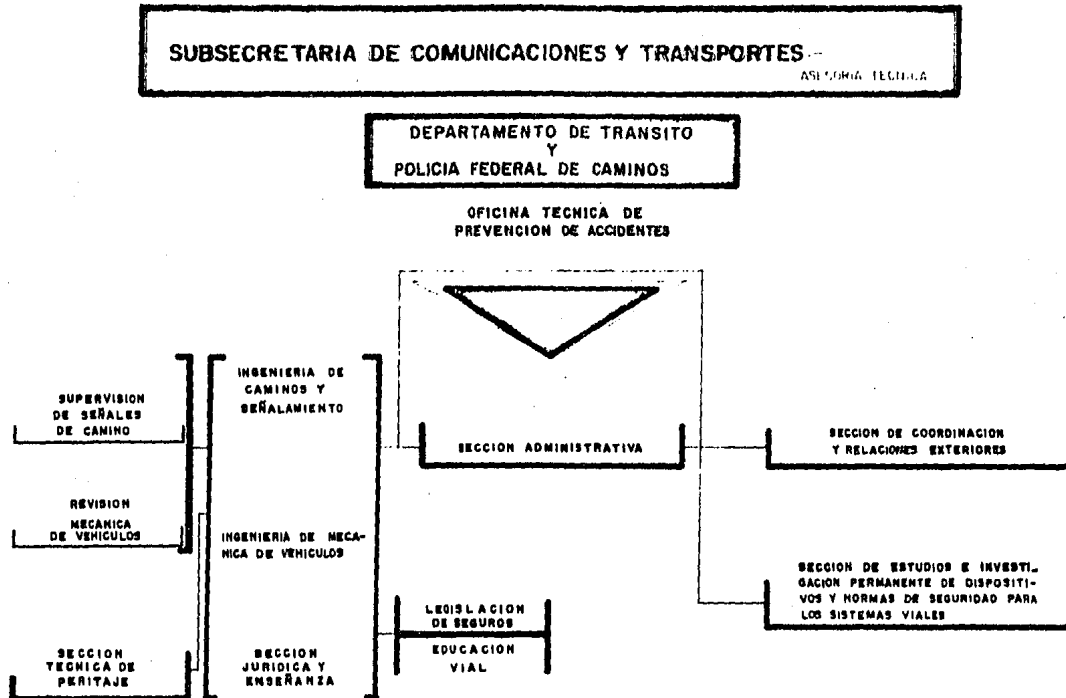
El esquema de funcionamiento del departamento de Tránsito Fede- ral, queda debidamente explicado en el cuadro 4.

Para concluir con lo que respecta al funcionamiento del departa- mento de Tránsito, esta Dependencia contaba hasta al año de 1961 con un Jefe de Departamento, un Subjefe y 8 oficinas, teniendo así un to- tal de 10 unidades administrativas, estando apoyado por un total de - 550 plazas.

4.3 EL DEPARTAMENTO DE TRANSITO Y POLICIA FEDERAL DE CA- MINOS ALCANZA EL RANGO DE DIRECCION DE TRANSITO FEDE- RAL.

A fin de procurarle al antiguo Departamento de Tránsito y - policía Federal de Caminos, un mayor acervo técnico y administrativo, - el 10. de enero de 1962 dicha dependencia fue transformada en Direc- ción General de Tránsito Federal, incorporándosele al mismo tiempo el-

ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL
DEPARTAMENTO DE TRANSITO (1956) *



* Tomado de la Memoria de Labores correspondiente al periodo septiemb-ro 1955 - agosto 1956.

Departamento de Control de peso y dimensiones de los vehículos, logrando con esto, reunir bajo un solo rubro, las diversas actividades relacionadas con los autotransportes en los caminos federales.

Con la incorporación del citado departamento, esta Dirección General tomó a su cargo la función de vigilar el mejor aprovechamiento de las carreteras federales encaminada a su conservación.

Su estructura orgánica se puede observar en el cuadro Anexo - (Cuadro 5), así, sus funciones se vieron ampliadas y para ello contaba con una Subdirección General, tres departamentos y quince oficinas.

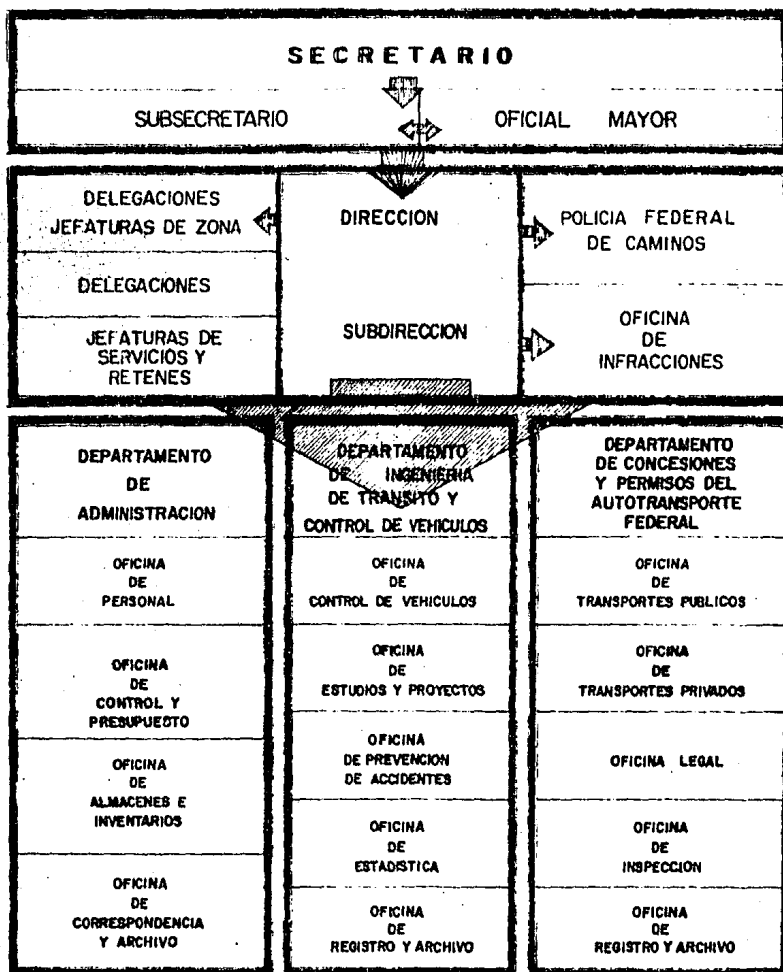
La Dirección dependía de la Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes y tenía a su mando directo las Delegaciones y Jefaturas de zona, la Policía Federal de Caminos, la Subdirección de la propia Dirección, así como las Jefaturas de Servicio de Retenes.

Por su parte, la Subdirección General coordinaba a la Oficina de Infracciones así como los Departamentos de Administración Ingeniería, Tránsito y Control de Vehículos y el de Concesiones y Permisos del Autotransporte Federal.

- Estos Departamentos se integraban por las Oficinas siguientes:
- Departamento de Administración.
 - Oficina de personal.
 - Oficina de Control y Presupuesto.
 - Oficina de Almacenes e Inventarios.
 - Oficina de Correspondencia y Archivo.

 - Departamento de Ingeniería de Tránsito y Control de Vehículos.
 - Oficina de Control de Vehículos.
 - Oficina de Estudios y Proyectos.
 - Oficina de Prevención de Accidentes.

**DIRECCION GENERAL DE TRANSITO FEDERAL
(1962)***



* Tomado de la Memoria de Labores de la S.C.O.P. correspondiente al periodo agosto 1961 - septiembree 1962.

- Oficina de Estadística.
- Oficina de Registro y Archivo.

- Departamento de Concesiones y Permisos del Autotransporte Federal.
- Oficina de Transportes Públicos.
- Oficina de Transportes Privados.
- Oficina Legal.
- Oficina de Inspección.
- Oficina de Registro y Archivo.

Esta modificación estructural quedó conformada por un total de 32 unidades administrativas consistentes en la propia Dirección General, 1 Subdirección General, 5 Departamentos y 25 Oficinas, en lo que respecta al número de plazas, el Autotransporte Federal estuvo apoyado por un total de 813 plazas.

Por otro lado, durante la administración correspondiente a los años 1965-1970, ésta Dirección General solo sufrió un cambio estructural resultado de la incorporación durante 1966 de 1 departamento y 3 oficinas con lo que llegó a contar con 36 unidades administrativas.

Por otra parte, es hasta el año de 1976 cuando en base a la Reforma Administrativa se llevan a cabo los primeros manuales de procedimientos de las Dependencias Oficiales.

Cabe añadir, con respecto a la publicación de reestructuraciones y creación de nuevas unidades administrativas en el Diario Oficial de la Federación, la mayoría de las Dependencias Oficiales, sino es que todas, no acostumbraban llevarlo a cabo.

4.4 ATRIBUCIONES, FUNCIONES Y REESTRUCTURACIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

La práctica de la Administración Pública debe ser coordinada de tal manera que sus diferentes acciones sean congruentes con la política trazada por el Gobierno Federal, así cada sector debe cumplir su cometido aplicando para ello los métodos apropiados; por lo que es necesario que los órganos que integran la Administración Pública, deben ser oportunamente reformados para que cuenten con los instrumentos de control para el desarrollo de su función y para la evaluación de los resultados, permitiendo que la práctica administrativa sea eficiente y eficaz.

En este sentido, la Reforma Administrativa llevó a cabo una adecuación de los órganos administrativos en diferentes etapas, la inicial, denominada Reforma Institucional, pretendía eliminar la duplicidad de funciones y poner bajo el mismo mando las que se encontraban dispersas, medida con la que se buscaba alcanzar una mayor eficacia, esta etapa es la que enmarca a partir de su implementación la desconcentración de funciones y facultades precisando a su vez responsabilidades.

Volviendo al tema central del presente trabajo, es necesario destacar que el 16 de enero de 1974, por decreto presidencial, la Dirección General de Tránsito Federal cambia su nombre por el de Dirección General de Autotransporte Federal.

Por lo que la primera etapa de la Reforma Administrativa, es decir la Reforma Institucional y en cumplimiento a los lineamientos de la misma, se modificó la estructura orgánica de esta Dirección, constituida hasta 1976, por la Subdirección General de Operación, integrada ésta, por los departamentos de Coordinación de Delegaciones, de Control, de Supervisión y Policía Federal de Caminos.

Contaba con 2 Subdirecciones más, la de Servicios de Carga y la

de Servicios de Pasajeros, mismas que compartían los departamentos Técnico y de Concesiones y Permisos.

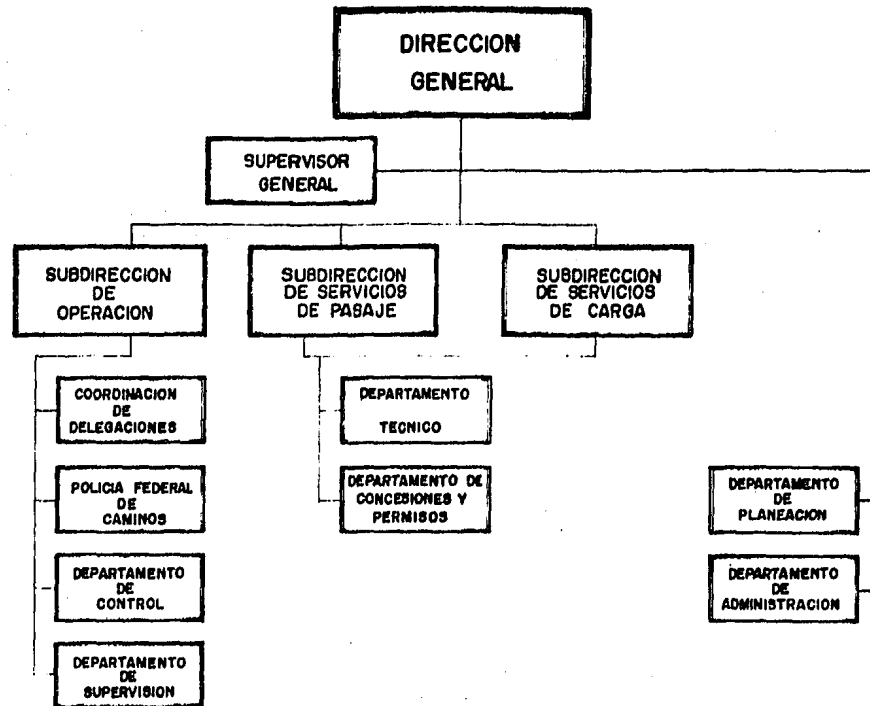
Por otro lado, los departamentos de Administración y de Planeación, al igual que el Supervisor General, dependían directamente de la Dirección General, aunque en la práctica el departamento de Administración recibía órdenes de la Subdirección General de Operación y el Supervisor General, las recibía de la Subdirección de Servicios de Carga. - (Cuadro 6).

De esta manera a partir de 1977, la Dirección se vió modificada nuevamente, teniendo dicho cambio por objeto reorganizar las áreas básicas, así la Subdirección General Técnica, tenía a su cargo los aspectos técnicos, formulaba los planes y programas de la Dirección, atendía lo relativo a la educación y seguridad vial, elaboraba los estudios de ingeniería, económicos y técnicos, los dictámenes correspondientes a promociones de nuevos servicios o modificaciones a los ya existentes, asimismo atendía la implantación de las funciones y métodos de trabajo de todas las áreas de la Dirección.

La Subdirección General de Concesiones y Permisos, efectuaba la tramitación de las concesiones y permisos requeridos para los servicios de autotransportes, en cuanto a sociedades, servicios de carga y servicios de pasajeros, así como lo relativo a la expedición de la licencia federal de conductor.

Por su parte, la Subdirección General de Operación, tenía como funciones: la coordinación de las Delegaciones de Autotransporte Federal, la supervisión de los servicios concesionados para atender su correcta prestación y la vigilancia de la seguridad en los caminos de jurisdicción federal, sancionando para ello a los infractores de las -

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
(1976) *



* Tomado del Informe de Actividades de la D.G.A.F. correspondiente al periodo diciembre 1976 — marzo 1979. S.C.T.

disposiciones de tránsito y a los concesionarios que no cumplan con la disposiciones legales en la materia.

Finalmente, la Subdirección General Administrativa se encarga-
ba de las funciones presupuestales, de personal y del suministro de -
recursos materiales y humanos, ésta reorganización puede apreciarse -
en el cuadro anexo. (Cuadro 7).

En diciembre de 1978 y por acuerdo del Secretario del Ramo, --
vuelve a ser modificada la estructura orgánica de la Dirección General
de Autotransporte Federal, el cual determina los siguientes cambios en
su organización.

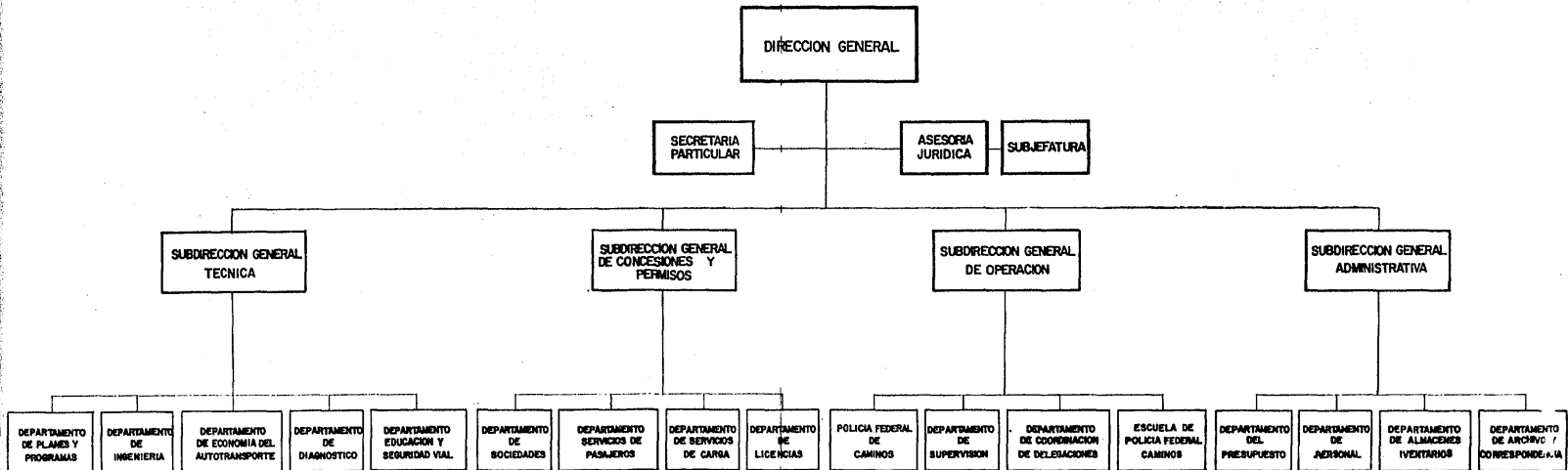
La Comisión Interna de Evaluación e Información, la cual depen-
día directamente de la Dirección General, siendo sus funciones, las de
comparar los objetivos realizados contra los planeados y organizar y -
difundir los resultados obtenidos.

A la vez, se crea como Departamento en línea directa con la -
Dirección General, a la Unidad de Organización y Métodos, misma que -
alcanza dicha categoría con el acuerdo de referencia.

En la Subdirección General Técnica, el Departamento de Planes-
y Programas, dió origen al Departamento del Programa de Desarrollo, -
encargado de revisar, actualizar y llevar el control del " Programa -
de Desarrollo del Autotransporte Federal ", así como replantear las -
metas y objetivos, y elaborar el presupuesto por programa de la Direc-
ción, asimismo dió origen al Departamento de Sistematización y Estadís-
tica encargado del registro, proceso y sistematización de la informa-
ción que implantará el Banco de Datos del Autotransporte.

Del Departamento de Economía del Autotransporte, surgirán 2 --
Departamentos; el primero de Dictámenes que actualizará y resolverá -

ESTRUCTURA ORGÁNICA (1977)*



* Tomado del Informe de Actividades de la Dirección General de Autotransporte Federal correspondiente al período diciembre 1976 - marzo 1979 S. C. T.

las opiniones presentadas por los Comités de Autotransportistas, y el —
seguido de Estudios Económicos encargado de los análisis de las deman—
das y capacidad de los servicios y del diseño de modelos de autotrans—
porte.

Y dependiendo de la misma Subdirección General Técnica, se crea
el Departamento de Ingeniería, encargado de proponer los estudios sobre
Tecnología más adecuada al país que deba utilizarse en la prestación —
de los servicios de autotransporte; y finalmente dentro de la misma —
área, el Departamento de Diagnóstico pasa a ser Departamento de Especi—
ficaciones de Vehículos, cuyas principales funciones son las de revisar
y proponer las Normas Oficiales Mexicanas relacionadas con productos —
automotrices, a que deban sujetarse los fabricantes.

Ahora bien, la Subdirección General de Concesiones y Permisos —
se conforma de 5 Departamentos; el Departamento de Servicios de carga,—
cuyas funciones son las de revisar los dictámenes a fin de aumentar —
los permisos de las sociedades establecidas, así como tramitar y contro—
lar las concesiones, autorizaciones y cambios referentes al servicio de
carga y tramitar y controlar los canjes de placas de identificación.

A fin de que este Departamento desarrolle adecuadamente sus —
funciones, se le dota de 2 Subjefaturas, una encargada de los asuntos —
relativos a carga regular, carga especializada y productos del campo —
no elaborados, y la otra a los transportes privados, rutas y asignacio—
nes.

El Departamento de Sociedades encargado de registrar las socie—
dades del S.P.F., sus concesionarios, permisionarios y socios así como
las modificaciones a las mismas; el Departamento de Licencias quien —
controla los programas tendientes a hacer más eficiente la expedición —
y el resello de la licencia de conductor; el Departamento de Servicios—

de Pasajeros por su parte, tramita y controla el otorgamiento de permisos y autorizaciones, de carácter emergente, de los servicios regulares de 1a. clase, 2a. clase y mixtos, así como los del servicio exclusivo de turismo y choferes guías de turistas; finalmente surge dentro de esta Subdirección General, un nuevo Departamento, el de Conciliación y Consulta.

La Subdirección General de Operación, debido a las necesidades de una mayor coordinación en la operación y vigilancia de los servicios concesionados, motivó la creación de las Subdirecciones de Coordinación y de Supervisión, alcanzando la Policía Federal de Caminos, el mismo nivel.

Cabe hacer notar que esta Subdirección de Operación, es la que tiene más cambios, ya que como se podrá ver en el cuadro respectivo, es la única área a la que se le dota de 3 Subdirecciones, en cuanto a los Departamentos que la conforman tenemos:

- El Departamento de Terminales; encargado de tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la construcción y explotación de Terminales Centrales, Estaciones Centrales Individuales de Pasaje y Carga, Paraderos, Cobertizos y Paradores.
- El Departamento de Investigaciones; supervisa de acuerdo a los lineamientos establecidos, el funcionamiento de las dependencias de la Dirección General, también vigila que se cumplan las disposiciones relacionadas con el servicio de auto-transporte federal.
- El Departamento de tráfico; de nueva creación y cuya función es la de coordinar, enlazar y combinar los servicios entre usuarios y transportistas, a fin de satisfacer las demandas

de transportación.

- El Departamento de Sanciones: también de nueva creación organiza, califica y realiza el trámite administrativo de las infracciones aplicadas a aquellos usuarios de los caminos federales.
- El Departamento de Delegaciones: coordina las actividades de las 55 delegaciones que tiene la dirección en el interior del país.
- El Departamento de Comités: de nueva creación coordina y supervisa las actividades de los diferentes Comités de Auto-transporte Federal de Carga y Pasaje.
- El Departamento de Educación y Seguridad Vial: que se encuentra adscrito a la Subdirección Técnica, pasa a depender de esta Subdirección por la vinculación que tiene con las labores de vigilancia.
- La Escuela de la Policía Federal de Caminos: también depende directamente de esta Subdirección de Operación y tiene a su cargo la capacitación y adiestramiento del cuerpo de vigilancia y de los aspirantes a ingresar a él.
- Finalmente dentro de esta reestructuración a que nos hemos referido, la Subdirección General Administrativa, es la única área que no sufre cambios sustanciales, es decir, permanece con sus 4 departamentos originales, el de Presupuesto, el de Personal, el de Almacenes e Inventarios y el de Archivo y Correspondencia. (Cuadro 8)

Para 1978, esta Dirección General contaba con 154 unidades administrativas desglosadas de la siguiente manera:

1 Dirección General, 4 Subdirecciones Generales, 3 Subdirecciones Específicas, 23 Departamentos, 26 Subjefaturas y 97 Oficinas.

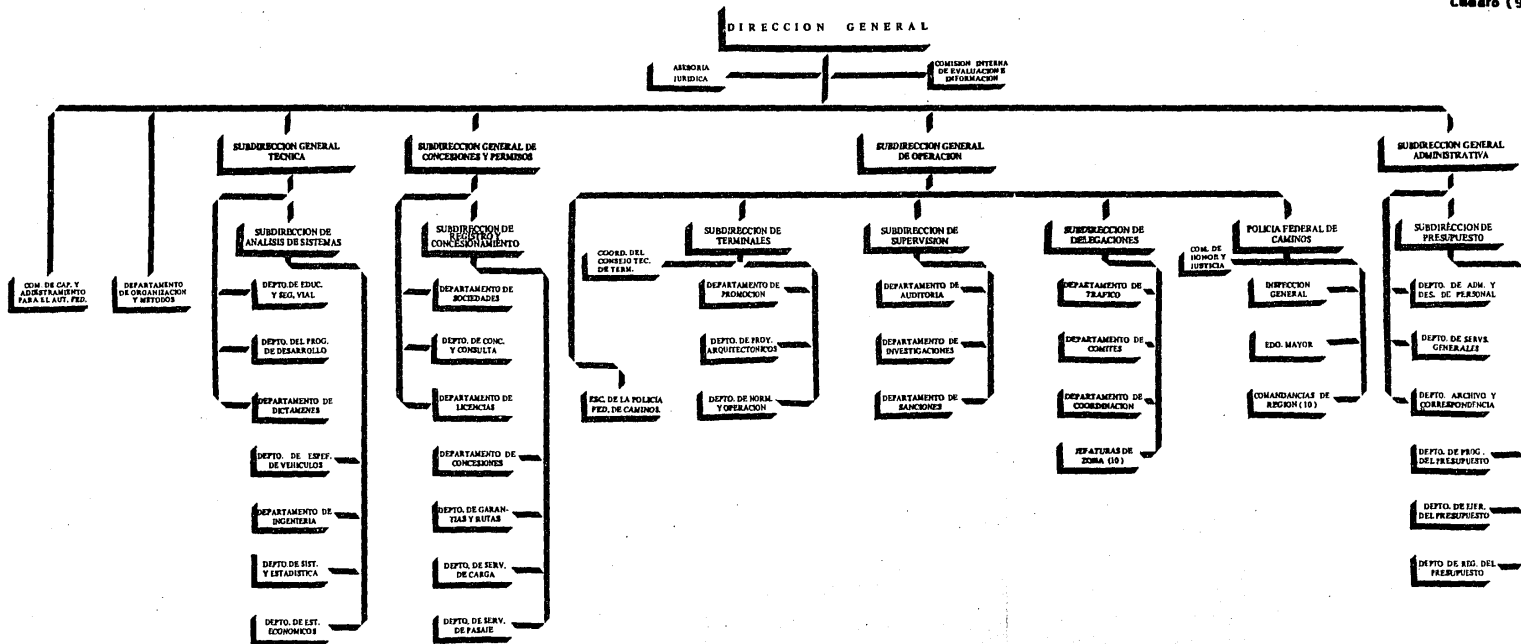
Para concluir este subíndice, mencionaré las últimas reestructuraciones que ha sufrido esta Dependencia, en septiembre de 1980, (cuadro 9) por acuerdo del Secretario del Ramo y publicado en el Diario Oficial de la Federación la Dirección General de Autotransporte Federal, quedó integrada por:

- 1 Dirección General.
- 4 Subdirecciones Generales.
- 6 Subdirecciones específicas.
- 1 Asesoría.
- 2 Comisiones.
- 30 Departamentos.
- 39 Subjefaturas.
- 147 Oficinas.
- 1 Escuela de la P.F.C.
- 1 Estado Mayor de la P.F.C.
- 1 Inspección General de la P.F.C.
- 10 Comandancias de región.
- 55 Comandancias de destacamento.
- 3 Delegados visitantes.
- 10 Jefaturas de Zona.
- 55 Delegaciones.

Como podrá apreciarse el crecimiento alcanzado por el Autotransporte federal hasta el año de 1980, permitió por un lado llevar a cabo una de las etapas de la Reforma Administrativa al descentralizar en las Delegaciones y Jefaturas de zona, las funciones inherentes a esta depen

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL HASTA 1980 *

Cuadro (9)



* Tomado del Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977 - 1982, avance abril 1980/marzo 1981, evaluación, reprogramación 1981/1982 S.C.T. México 1981

dencia y por el otro, a la Policía Federal de Caminos se le dotó de -- aquellas secciones que requería para el mejor desempeño y desarrollo de sus funciones.

De tal manera la Dirección de Autotransporte, contó para el año de 1980 con un total de 365 unidades administrativas, ascendiendo el -- número de plazas a 1698.

Para finalizar el presente capítulo, señalaremos la última rees -- tructuración acaecida en la Dirección General de Autotransporte Federal, la cual se llevó a cabo por acuerdo del Secretario de Comunicaciones y Transportes, y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de Agosto de 1983, para ello se tomó como justificación; que el mayor volu -- men de movimientos efectuados por vía terrestre, tanto de pasajeros como de carga, requería de una estructura que permitiera establecer sis -- temas, planes y programas que apoyaran los esfuerzos del Gobierno Fede -- ral.

Asimismo, se consideró que el autotransporte federal debería -- realizar un mayor control en la prestación de los servicios, a fin de -- que pudiera atender las demandas de transportación, coadyuvando así a -- la integración regional, estatal y municipal.

Esta última reestructuración pretendía en principio, cumplir -- satisfactoriamente con el programa de modernización de la administra -- ción pública, realizando para ello, una racionalización y optimización de los recursos; humanos, materiales, técnicos y financieros, asignados en los programas instrumentados para el autotransporte a nivel nacio -- nal, cumpliendo además con los propósitos enmarcados en el Sistema In -- tegral de Transporte, contenidos a su vez en el Plan Nacional de Desa -- rrollo.

Con esta reestructuración (cuadro 10), las funciones que se han mencionado a lo largo del presente capítulo, encuentran una mayor diversificación y en ocasiones se presentan duplicidad de funciones o actividades, así la conformación que alcanza esta Dirección, es la siguiente:

- 1 Dirección General.
- 1 Comisión Interna.
- 5 Direcciones.
- 10 Subdirecciones específicas.
- 31 Departamentos.
- 1 Escuela de la P.F.C.
- 5 Coordinaciones Técnicas.
- 141 Jefaturas de Oficina.
- 10 Jefaturas de Zona.
- 57 Delegaciones.
- 1 Comisión de Honor y Justicia de la P.F.C.
- 1 Inspección General de la P.F.C.
- 1 Estado Mayor.
- 12 Comandancias de Región.
- 60 Comandancias de destacamento.

Esta nueva estructura orgánica, representa 337 unidades administrativas, cantidad menor a la de 1980, en virtud de que con esta modificación estructural, las Subjefaturas de departamento, desaparecen al no considerarlas, la Secretaría de Programación y Presupuesto indispensables o necesarias para el desarrollo de las funciones asignadas a los departamentos, no obstante, se crea un equivalente a este puesto que son las coordinaciones técnicas, de las cuales sólo 5 quedan reconocidas oficialmente.

C A P I T U L O V

5.- SITUACION ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

- 5.1 EN SU INFRAESTRUCTURA.
- 5.2 EN LA RACIONALIZACION DE LOS SERVICIOS.
 - 5.2.1 PASAJE.
 - 5.2.2 CARGA.
- 5.3 EN LA COORDINACION CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE.
- 5.4 CON LOS SERVICIOS SUBURBANOS DE JURISDICCION FEDERAL.
- 5.5 EN LA VIGILANCIA Y SUPERVISION DE LOS SERVICIOS.

En los últimos años, el servicio público federal de autotransporte federal, tanto en la modalidad de pasaje como en la de carga, ha afrontado diversos problemas, situaciones que han provocado en ciertos momentos que éste servicio no sea utilizado en toda su capacidad; problemas tales como los fenómenos económicos que ha sufrido el país; el bajo nivel de eficiencia con que operan muchas empresas comerciales e industriales las que por su falta de planeación y coordinación, han originado que se realicen un gran número de "viajes de vacío", es decir, unidades que realizan el servicio entre diversos puntos de la república, pero que una vez cubierto éste regresan de su punto de origen sin carga en sus unidades.

Agregaremos que la falta de recursos económicos y materiales, tanto en las principales ciudades del país, así como de los centros productores y de consumo, han provocado grandes demoras en la carga y descarga de las unidades, lo cual repercute desfavorablemente en la costeabilidad de la operación, teniendo asimismo implicaciones negativas sobre la economía; también son de considerar en el rubro de carga, las inconformidades manifiestas de los operarios de este servicio; y -

las invasiones de ruta por parte de los prestadores del mismo.

El transporte público de pasajeros, por su parte ha tenido que afrontar la utilización irracional e indiscriminada del automóvil, el cual se ha convertido en la actualidad, más que en un modo de transporte, en un símbolo de superación económica, el problema se agrava por el hecho de que, el crecimiento del transporte urbano y suburbano de las principales ciudades del país, no ha sido acorde con el ritmo de la demanda, así tenemos que los horarios inadecuados, la anarquía en el uso de la tierra, la explosión y concentración demográfica principalmente, obligan a la gran mayoría de los usuarios a utilizar el automóvil.

Agregaremos a esto, que con frecuencia, la infraestructura es construida en base a criterios de tránsito y no de transporte; lo que significa que el automovilista cuenta con aparentes facilidades, en tanto que el servicio público y el peatón tienen que adaptarse a esta situación desfavorable.

5.1 EN SU INFRAESTRUCTURA.

Entenderemos por infraestructura, la composición de aquellos elementos integrantes de un sistema sin los cuales no es factible alcanzar un desarrollo óptimo.

En ese sentido, el desarrollo económico del país requiere de vías que comuniquen eficientemente a los centros productivos, comerciales y turísticos con las principales ciudades, incluyendo en este proceso, a las zonas marginadas.

Ahora bien, como explicamos en el primer capítulo, la red de carreteras federales, cuenta con una longitud de 43,000 kilómetros, desplazándose sobre ella más del 80% de la carga que se mueve por vía terrestre, así como el 97% del transporte de pasajeros movilizados en el país.

Por otro lado, la red básica de carreteras está integrada por un total de 25,000 kilómetros, los cuales unen a las principales ciudades de la república soportando a la vez los mayores volúmenes de tránsito, así el 30% de la red federal de carreteras, tiene un tráfico promedio superior a los 5,000 vehículos diarios, observándose además una carencia notable de libramientos carreteros y de enlaces troncales, lo que ha originado congestionamientos en tramos que antes habían sido fluidos, esto debido principalmente a que durante el período de 1970 a 1980, prácticamente no se efectuaron obras de modernización ni se construyeron caminos de cuota.

Como resultado de estos volúmenes de tráfico, que diariamente se desplazan por carreteras federales, el desgaste y deterioro en su superficie es constante, lo que aunado a un bajo nivel de conservación, mantenimiento y de modernización, han provocado en la red troncal básica principalmente, insuficiencia en su nivel de servicio.

A su vez, la carencia de libramientos, en las grandes concentraciones urbanas, así como de un mayor número de rutas transversales que enlacen el altiplano con las zonas costeras, han contribuido a incrementar los costos de operación del autotransporte.

No obstante lo expuesto anteriormente la infraestructura carretera en México, ha alcanzado en los últimos años más de 213,000 kilómetros, entre carreteras y caminos, las cuales proporcionan comunicación vial terrestre al 87% de la población del país, de esta manera casi la mayoría de las cabeceras municipales, como dijimos en el primer capítulo, se encuentran enlazadas por caminos transitables en toda época del año.

Las carreteras nacionales presentan una falta de cobertura, la cual se manifiesta principalmente en el medio rural, siendo básicamente

aquellas localidades menores de 2,500 habitantes las que carecen de caminos, lo que en términos de bienestar social representan 10'000,000 de mexicanos sin comunicación terrestre, con el resto de la población nacional.

El problema en este rubro, ha sido la falta de coordinación entre autoridades y prestadores del servicio, al no presentar estudios y recomendaciones de requerimientos para la construcción, modificación, conservación y señalización de las carreteras federales; cabe agregar también, que los estudios de planeación para el desarrollo de la construcción de carreteras, se realiza muchas veces sin contemplar la totalidad de necesidades de tránsito del autotransporte federal en cuanto al peso y dimensiones de las unidades; ni considerar el incremento futuro del tráfico ni las nuevas modalidades del transporte.

Una de las principales causas del deterioro de la actual red carretera, la podemos encontrar en el avance de las características técnicas y geométricas de la capacidad de carga de las unidades. Es decir, hasta 1970 el vehículo tipo de máximas dimensiones y peso, era de 13.6 toneladas siendo su carga máxima por eje de 10.9 toneladas; posteriormente a partir del año de referencia, se autorizó el de 32.7 toneladas, con una capacidad en ejes tandem (*) de 14.5 toneladas, lo cual permitía una carga máxima por eje sencillo de 7.25 toneladas.

Estas modificaciones técnicas realizadas a las unidades del servicio público federal, se vieron nuevamente alteradas a finales de 1980, año en que se modificó el párrafo XI del capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, con lo cual "...Se

(*) El eje tandem, es aquel componente mecánico integrado por dos ejes contiguos.

autorizó un nuevo vehículo tipo con un peso total de 27.5 toneladas, — con una capacidad de carga de 18 toneladas por eje tandem y de 9 toneladas por eje sencillo". (31)

Resultado de estas modificaciones a los volúmenes de carga de — las unidades, principalmente en los del servicio de carga, fue superada la capacidad de resistencia, así como la vialidad de las carreteras nacionales, las cuales no han tenido un crecimiento paralelo a la modernización de la flota vehicular.

Por otro lado, las Terminales Centrales de pasaje y carga, constituyen la infraestructura conexas del autotransporte, siendo además un elemento clave en la operación de los servicios ya que al centralizar — la oferta en instalaciones comunes, proporcionan ventajas al usuario, — reducen costos de operación, facilitan el control de las empresas y de los servicios complementarios por parte de la autoridad.

Dentro del rubro de pasaje, vamos a encontrar dos tipos de instalaciones; las terminales y las estaciones, diferenciándose una de la otra en que en las Terminales, la mayoría de los servicios se originan en la misma población, mientras que en las estaciones, la mayor parte — de los servicios son de paso, así en cada caso, se requiere de diferentes servicios complementarios.

Estas instalaciones, por definición legal forman parte de las — vías generales de comunicación, las terminales centrales son concesionadas a los autotransportistas a través de una agrupación de sociedades; — y las estaciones, mediante la celebración de un convenio con los autotransportistas, ambas para ser construídas y administradas bajo la supervisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, esto repre-

(31) Dirección General de Autotransporte Federal, Op. Cit. p. 11.

senta entre otras, las siguientes ventajas; no se distraen fondos del erario, la operación se hace bajo el control oficial pero con la participación de los autotransportistas; por otra parte, se ofrece al usuario una serie de servicios conexos concentrados, se garantiza su calidad y el cumplimiento de los horarios y se posibilitan los exámenes médicos a los operadores antes de su salida.

Al ubicarse en lugares apropiados, se procuran las mayores facilidades para el transporte urbano de un gran número de usuarios, en la mayoría de los casos se evita la entrada de las unidades al centro de las poblaciones, medida que disminuye la contaminación ambiental y los problemas de tránsito; al agrupar la oferta, se facilitan transbordos y accesos a las rutas locales y se posibilita la selección de horarios y rutas.

A la fecha, existen 76 Terminales Centrales de Pasajeros, las cuales atendieron durante 1983 a 370 millones de usuarios de los 1'385 millones transportados anualmente. (32)

El establecimiento de estas instalaciones, se realiza muchas veces a solicitud específica de los habitantes o por requerimiento de las empresas autotransportistas, en el procedimiento de promoción, se crea un grupo de trabajo en cada una de las entidades federativas, el cual determina los lugares en que son necesarias estas instalaciones complementarias al autotransporte y precisa el tipo de cada una de ellas con su programa de prioridades en lo tocante a la ejecución de la obra.

Actualmente el rubro de pasaje, afronta problemas en cuanto al pago de algunas instalaciones ya construidas, pues de las 76 terminales

(32) Dirección General de Autotransporte Federal, Programa de Desarrollo. Op. Cit. p. 134.

en operación, 14 no han terminado de cubrir el monto del empréstito -- adquirido ante Instituciones bancarias, situación que se ha visto agravada aún más a raíz de los últimos fenómenos económicos que han afectado al país, habiéndose incrementado la deuda original contraída por los autotransportistas, en virtud de que en su mayoría, dichos créditos fueron otorgados en dolares, U.S.A., y con tasas de interés flotante.

Por otro lado, el constante aumento en los costos de construcción aunado a las fuertes tasas de interés de los últimos dos años, ha traído como resultado una disminución en la construcción de estas instalaciones.

Finalmente, vamos a encontrar dentro de la infraestructura conexa al servicio de autotransporte federal de pasajeros, los paraderos y cobertizos, los cuales constituyen instalaciones de suma importancia, pues permiten a los usuarios de escasos recursos económicos, principalmente en el medio rural, abordar los autobuses en puntos aislados de la red federal de caminos.

De tal forma, los paraderos son adaptaciones realizadas al margen del camino, que permiten la detención momentánea de los vehículos, contribuyendo así a disminuir los accidentes por alcance, al situarse -- los mismos fuera de la carpeta asfáltica; los cobertizos por su parte, -- son instalaciones adecuadas para que los usuarios aguarden la llegada -- de los autobuses en condiciones de seguridad y comodidad.

Para finalizar, y en lo que respecta a las centrales de servicios de carga, a raíz de la regularización del autotransporte federal -- de carga, estas instalaciones son concebidas como los organismos idó-- neos para establecer puntos de correlación eficiente entre la oferta y -- la demanda, permitiendo a su vez, atender oportunamente los requerimien-- tos de los usuarios, consolidar las cargas, regular el desplazamiento --

de los vehículos en zonas urbanas, controlar la operación de los servicios, racionalizar su prestación y establecer sistemas comunes de recolección, reparto, reparación y mantenimiento.

El concepto de centrales de servicio de carga, como sociedad — mercantil, se determinó con el propósito de agrupar las diversas modalidades que conforman estas figuras jurídicas por Estado o región. Así — para llevar a la práctica este instrumento se procedió, al igual que en el servicio de pasaje, a integrar grupos de trabajo, con la función de promover y ejecutar la planeación y programación de los diversos tipos de instalaciones en cada entidad, estos grupos se constituyen por representantes de los gobiernos de los Estados, de los directivos, de los — autotransportistas agrupados por Comités de ruta y Estatales o Regionales, y por funcionarios locales de la Dirección de Autotransporte Federal.

Estas Centrales de Servicios de Carga, permiten a la vez la concentración regional de la oferta de servicios de autotransporte y propician el desarrollo de nuevas formas y sistemas de trabajo que dan al — usuario de los servicios regulares; seguridad, oportunidad y economía, — en la movilización de sus mercancías, y al empresario autotransportista mejoras en su operación y explotación.

Ahora bien, la expresión física de esta Sociedad Mercantil la — vamos a encontrar en aquellas instalaciones que para el cumplimiento de sus objetivos y de acuerdo a sus necesidades requiere cada región o Estado, de esta manera, existen a la fecha 18 Centrales de servicios de — carga, las cuales administran 64 terminales conformadas de la siguiente manera:

Treinta y dos terminales centrales; instaladas en aquellas ciudades en la que la importancia industrial y económica requieren de una

demanda de transportación regular en cantidad suficiente, que hace conveniente la centralización de la oferta y en donde es necesario proporcionar servicios de coordinación y reparto de carga entre otros.

Veintiocho terminales rurales; las cuales atienden las demandas de transportación de productos del campo, instalándose permanentemente en el lugar mismo donde se generan los movimientos, por ser el lugar de concentración de las cosechas o por ser el punto de concurrencia de varias regiones productoras.

Cuatro oficinas coordinadoras; las que se ubican en sitios en que los requerimientos de transportación atienden a ciclos de producción en periodos fijos que no requieren de instalaciones permanentes, pero sí, de los servicios de coordinación para satisfacer a los demandantes.

No obstante las ventajas que representan estas centrales al administrar y coordinar la transportación de productos diversos, dichas instalaciones han encontrado una serie de dificultades para su establecimiento y operación, entre éstas, podemos citar; la diversidad de puntos de vista relativos a la definición jurídica en la forma en que deben operar las concesiones, asimismo, la admisión de nuevos socios, representa un serio problema para su integración en las sociedades que constituyen las centrales, ésto obedece a la decisión tardía de muchos transportistas, de incorporarse a las mismas.

Aunado a lo anterior, podemos agregar la insuficiencia en la capacidad de almacenamiento en el país, tanto en los centros de producción, como en los de distribución y consumo, así como la escasa tecnificación en los sistemas de carga y descarga, factores que dificultan la operación del servicio.

5.2 EN LA RACIONALIZACION DE LOS SERVICIOS.

5.2.1 P A S A J E .

Uno de los principales problemas que afronta el autotransporte público federal de pasajeros, es el relativo a las fluctuaciones de la demanda en los períodos estacionales y en diferentes horas del día, durante las cuales se presentan requerimientos máximos para la atención de un gran número de usuarios, quedando el equipo en las horas en que disminuye subutilizado.

A esto hay que agregar que el crecimiento demográfico y los movimientos migratorios que tienen lugar en el país, han concentrado importantes núcleos de población, en las ciudades, lo que aunado a las necesidades del proceso de desarrollo económico, exige la transportación creciente y masiva de habitantes entre los diferentes espacios geográficos de la República.

En este sentido, la aplicación de una medida de racionalización en el servicio de pasajeros, pretende como propósito, elevar el índice de utilización de los autobuses, a través del establecimiento de horarios y frecuencias (corridos) que coincidan con las fluctuaciones de demanda, distribuyéndola adecuadamente entre las empresas que integran las diferentes rutas.

Esta medida pretende, aumentar el rendimiento de los vehículos y la inversión en la actividad siendo posible así, sostener tarifas reducidas y extender el servicio a zonas y núcleos de población que lo requieran, como finalidades indirectas, no por eso secundarias, se busca con esta medida la disminución del uso indiscriminado del automóvil particular, así como la utilización provechosa de los recursos energéticos del país.

En la operación del servicio, ha existido una rigidez que ha impedido adecuar la oferta a las variaciones cíclicas, estacionales y diarias de la demanda, de tal forma en los momentos en que ésta se eleva, el número de asientos es insuficiente y cuando se reduce, el equipo se encuentra ocioso. Así, sucede que por una parte existe una demanda real insatisfecha y por otra una subutilización de las unidades, con las consiguientes pérdidas y desaprovechamiento en las líneas de pasaje.

Dentro de este panorama de tipo operacional, encontramos algunos desajustes de carácter institucional y legal, que consisten en que los procedimientos de actualización y otorgamiento de los títulos de concesión, no se han aplicado expeditamente y por la incorporación de nuevas medidas acusa una cierta rigidez; además, los concesionarios no demuestran la debida atención para cumplir los diversos requisitos que implica el trámite.

El efecto combinado de estas dos causas se traduce en duplicaciones y dificultades de control en los trámites, así como inseguridad en la operación y en la inversión de la actividad.

Otro de los elementos negativos resulta ser la expedición indebida de algunos permisos o concesiones que las entidades federativas y municipales realizan en favor de los servicios locales para aprovechar los caminos federales, en muchas ocasiones, rebasando un denominado criterio de reciprocidad e intercambio.

El problema de la explotación de los caminos federales, se origina por la escasa coordinación entre las autoridades locales y federales, ante la ausencia de un criterio que determine el alcance del concepto de reciprocidad, referido en el Art. 204 del Reglamento de Explotación de Caminos, así como por la falta de un control sobre los servi-

cios de carácter local en lo que a horarios, tarifas, restricciones, — eficiencia y garantías se refiere, situación que ha fomentado en el — transcurso de los años, prácticas ilegales de ingreso al mercado del — transporte; así como un crecimiento carente de control en la oferta, — misma que se refleja en un incremento en el número de accidentes, moti— vados por la baja calidad del servicio.

Se ha observado además, como consecuencia de los actos de fede— ralización de tramos específicos, que la concurrencia en la expedición— de servicios y concesiones por distintas autoridades, produce incerti— dumbre e incrementa el riesgo de la inversión, ya que no existe un pla— zo mínimo de antigüedad en la prestación del servicio en los caminos — que se federalizan, como requisito para el canje de los permisos estata les y municipales por las concesiones federales.

Esta situación se ha agravado, ante la ausencia de acuerdos que aclaren las circunstancias, en los que las empresas federales hacen uso de los caminos de jurisdicción estatal y municipal, o de la forma en — que los prestadores locales utilizan las carreteras federales.

Por otro lado, estas condiciones, han provocado cambios súbitos en las características de la oferta de este servicio, al fomentar la — especulación con los permisos y las concesiones locales, asimismo impiden un control eficiente de la operación; propiciando la invasión de — rutas y por consiguiente la duplicación de servicios, y contribuyendo — al congestionamiento de las rutas involucradas y al desperdicio de ener— géticos.

Ante esta problemática, las partes involucradas, se han visto — obligadas a buscar una utilización racional de los recursos existentes, es decir, de vehículos, energéticos, instalaciones, así como el aprove— chamiento del factor humano calificado para la operación.

Así, mediante el establecimiento de los Comités de Ruta, como — órganos auxiliares y de consulta de la Dirección de Autotransporte Fe— deral, se ha determinado que mediante la opinión compartida de los auto— transportistas organizados, se normen las frecuencias y horarios en —

cada una de las rutas, a su vez, deben examinarse conjuntamente la incorporación de nuevas unidades para la prestación del servicio.

Estas medidas pretenden que tanto las corridas como los horarios que se autoricen, correspondan a las necesidades concretas de cada ruta, lo que permitiría aumentar la calidad del servicio al utilizar racionalmente las unidades existentes; lo que mejoraría el aprovechamiento del capital, posibilitando la obtención de excedentes, la reinversión de nuevos equipos y rutas, generando a la vez, fuentes de empleo fijo.

De tal forma, es en este marco, en que debemos considerar las acciones de la autoridad, tendientes no sólo a tratar de mejorar el uso de los equipos en operación, sino también, las encaminadas a disminuir o incrementar dicho equipo conforme a los requerimientos de la demanda, todo con el propósito de atender plenamente las necesidades de los usuarios, mediante un justo equilibrio de su oferta relativa.

5.2.2 C A R G A .

En este rubro, la racionalización del autotransporte, significa obtener máximos niveles de calidad con un mínimo costo por unidad de producción, empleando los remanentes en la satisfacción de las nuevas necesidades del servicio y utilizando adecuadamente las inversiones ya realizadas.

De esta manera, se persigue adecuar el servicio a las características de la demanda, obteniendo así, la óptima utilización del equipo y de las estructuras administrativas, así como la coordinación con los demás modos de transporte.

Igualmente, en el transporte de carga podemos identificar la racionalización como la forma de modernizar la administración de las sociedades, señalando medidas de operación congruentes con las necesida

des específicas, estableciendo además, sistemas eficientes que permitan prever las demandas de transportación, de tal manera que exista una — coordinación de servicios encaminadas a un mejor aprovechamiento de la flota vehicular.

Para alcanzar dicha racionalización, es necesario que los usuarios, es decir, los solicitantes del servicio, informen oportunamente — de sus volúmenes de carga a corto y mediano plazo, de tal manera que — los prestadores del servicio puedan efectuar una programación de las — cargas a transportar, siendo responsabilidad de la autoridad, en este — caso, la Dirección de Autotransporte Federal, contar con un aparato administrativo adecuado, que permita atender dichos requerimientos.

En ese sentido, por ser la transportación, el enlace entre los — centros de producción y los de consumo, es que debe existir una oferta — adecuada a los requerimientos, para ello, el autotransporte de carga, — al igual que el de pasajeros, cuenta con rutas fijas, sin embargo, se — han considerado desplazamientos fuera de ruta, cuando la situación así — lo amerite e incluso se proporcionan vehículos autorizados en rutas di — ferentes contando con el consentimiento de los usuarios y de los auto — transportistas.

Por lo tanto, en esas condiciones, podemos agregar que la trans — portación de carga, no ha sido rígida, ya que cuenta con la flexibili — dad que requieren los ciclos agrícolas así como otras necesidades de — transportación de los usuarios, sin descuidar para ello las cargas cons — tantes.

Para concluir, señalaré que el servicio de carga, ha afrontado — en los últimos años, diversos problemas, algunos causados por la baja — en las importaciones y la reducción en la actividad económica, lo que —

ha propiciado que la demanda en el traslado de las mercancías se reduzca considerablemente, provocando que en 1983 estuvieran inactivas aproximadamente el 40% de las unidades y un 19%, ya no pudiera ponerse en circulación, debido a su desmantelamiento para sustituir piezas de re- puesto, situación que provocó la descapitalización de los prestadores del servicio, competencias irracionales, invasiones de ruta, así como una disminución de los ingresos de los operadores.

5.3 EN LA COORDINACION CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE.

En este subíndice, veremos como la falta de mecanismos de coordinación entre autotransportistas y entre los gobiernos federales, estatales y municipales impiden que en un momento dado sean aprovechados óptimamente los servicios en ambas modalidades, carga y pasaje, lo cual limita a su vez la eficiencia en el servicio.

De tal forma, podemos observar por lo que se refiere a la transportación de personas, ya sea del interior al exterior de la República, de un Estado a otro o de un punto a otro de la ciudad, como se ha procyrado programar el servicio de autotransporte en forma integral con los otros modos de transporte, todo con la finalidad de abatir costos utilizando para ello cada modo en los espacios donde sus características sean más eficientes.

Para favorecer el desarrollo del autotransporte de pasajeros, es necesario que éste opere en forma complementaria, mediante el esta-blecimiento de convenios para enlazar y coordinar su operación con otros modos de transporte, para ello es necesario que se establezcan lugares comunes para venta y reservación de boletos.

La conexión de los sistemas urbanos, suburbanos e interurbanos-

de transporte, traería como resultado una eficiencia en el servicio, una economía para los usuarios y prestadores, y en parte resolvería los problemas urbanos de tránsito y contaminación.

Por otro lado, la coordinación con el sistema de Transporte Colectivo ha dado buenos resultados, debido a que las terminales del metro; como las de Taxqueña, Observatorio, Indios Verdes y la de Pantitlán, se han ubicado paralelamente o próximas a algunas de las terminales centrales de autobuses, lo que ha permitido, por un lado, descongestionar el tránsito ciudadano, lo que ha redundado a su vez en menos gastos de combustibles y de contaminación; y por otro, un traslado masivo de pasajeros oportuno y eficiente.

Por lo que corresponde al rubro de carga, la necesidad de dar una mayor flexibilidad al servicio público federal de Autotransporte, aunado a un mejor manejo de las mercancías en su recolección y reparto, así como el evitar transbordos y el eliminar competencias desleales entre tarifas y servicios adicionales se ha previsto la conveniencia de combinar, enlazar y coordinar los servicios de dos o más empresas a través de Convenios, todo ello fundamentado en los artículos 48, 51, 52 y 54 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La concertación de acuerdos o convenios interempresariales permiten la rápida operación de los servicios y tienden a darles flexibilidad para ello, la Dirección de Autotransporte Federal ha implementado un cuadro de rutas y servicios de autotransporte federal de carga, el cual permite identificar las rutas y ramales que deban explotar las empresas que han establecido convenios.

No obstante el autotransporte federal de carga ha afrontado situaciones anómalas en los convenios ya celebrados, en virtud de que algunos se extralimitaban en cuanto a la clasificación de sus rutas, de -

sus zonas y la mayoría de las veces de sus vehículos, en otras, se han celebrado acuerdos privados, lo que afecta a esta modalidad en su conjunto.

Por este motivo, surgió la necesidad de establecer un sistema general al que deberían sujetarse las empresas que quisieran celebrar convenios, la determinación de acciones y lineamientos precisos que subsanaran las anomalías detectadas, requiriendo de las empresas que ya operaban con convenios autorizados a apegarse a este nuevo ordenamiento y a aquellas que se sujetaban a acuerdos privados, a someterse a consideración de la Dirección de Autotransporte Federal.

Asimismo se ha hecho imprescindible reglamentar los convenios, para lo cual se realizan reuniones con los integrantes de los Comités Técnicos de Concesiones y Permisos, Sociedades Mercantiles y Convenios, así, el resultado de estas juntas ha definido la importancia de que dichos acuerdos se realicen preferentemente entre las centrales de servicios de carga, o en su defecto entre los Comités Estatales o Regionales.

Ejemplo de esta medida, fue el Convenio celebrado entre los Comités Estatales de Autotransporte Federal de Carga de Guerrero y Veracruz, el cual agilizó la operación del servicio entre esas entidades, al utilizarse las vías cortas con la conformidad manifiesta de los autotransportistas agrupados en dichos Comités.

Las acciones programadas por la Dirección de Autotransporte, están encaminadas a reglamentar la celebración de convenios de enlace y coordinación de servicios, así como el de vigilar la operación y cumplimiento de los mismos.

En cuanto a la coordinación de esta Dependencia con otros organismos o Dependencias, se ha establecido con:

La Dirección General de Asuntos Jurídicos de la S.C.T., la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, los Comités Estatales o Regionales de Carga, el Comité Técnico de Concesiones y Permisos, Sociedades Mercantiles y Convenios del Autotransporte Federal de Carga; y — los grandes usuarios como son: Conasupo, Pemex, CFE, Fertimex y Azúcar, S. A.

En el lapso de abril de 1980 a marzo de 1981, resultaron de importancia para este tipo de convenios, las reformas al Reglamento del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, con las que se ampliaron las facultades de la autoridad para incorporar los permisos temporales y eventuales o emergentes al régimen de concesión, lo que permitió la regularización jurídica de diversos — concesionarios, quienes al ceder sus derechos originales a los demás, — permitieron que todos accedieran a la posibilidad de que se les concesionara en forma ordenada la prestación del servicio en las diversas — rutas.

Este hecho, sentó las bases para la elaboración de los mecanismos jurídicos-administrativos que permitieron la reglamentación de los convenios de enlace y coordinación de servicios al implantarse el cuadro de Rutas y Servicios del Autotransporte Federal de carga para el — año de 1981, que al haber ordenado tales autorizaciones de las rutas — originalmente concesionadas, se definieron también los remales que complementan las vías autorizadas en la etapa de la regularización jurídica del servicio de carga.

El resultado de esa ordenación, precisa en cada caso, qué empresas tienen autorización para explotar determinadas rutas o tramos, el — número de autorizaciones y las características de las unidades que se — deben utilizar.

5.4 CON LOS SERVICIOS SUBURBANOS DE JURISDICCION FEDERAL.

Las características del crecimiento socioeconómico del país, — han provocado un fenómeno de emigración del campo hacia un reducido — número de ciudades en las que es patente el desarrollo industrial y de servicios. Esto ha propiciado el establecimiento de grandes núcleos — demográficos en su periferia, con la problemática consecuente derivada de la insuficiencia de servicios habitacionales, educativos, asistenciales, urbanísticos, de seguridad pública y en grado relevante, de transportación, lo que se agrava por la concurrencia jurisdiccional de varias autoridades así como por la irregularidad de la demanda, que presenta — horas " Pico " y períodos de subutilización.

Estos nuevos asentamientos humanos, que además en la mayoría de los casos han superado los límites geográficos políticos originales, — han creado entre otras, la necesidad de medios de transportación adecudos para trasladar a las masas de población de las zonas conurbanas — hacia sus centros de trabajo, educativos, comerciales, etc.

Esta demanda de servicios reviste características especiales, — siendo la más importante, entre otras, la que se origina en las denominadas horas "Pico", en las cuales la demanda sobrepasa la capacidad de la oferta, mientras que en el resto del día se reduce sensiblemente, — provocando la subutilización de los equipos y haciendo por tanto, pocaatractiva la ampliación de inversiones en esas rutas, quedando además — la prestación del servicio sujeta a la normatividad de más de una autoridad, ya que, en la mayoría de los casos, sus rutas son de tipo mixtointegradas por tramos de jurisdicción federal, combinados con caminos — de tipo estatal, y en casos como el de la zona Metropolitana del Valle-

de México, intervienen 3 entidades: la federal, la del Estado de México y la del Distrito Federal.

Este crecimiento horizontal de las zonas suburbanas, ha provocado una baja en la oferta real del transporte, al reducir su eficiencia en el uso del equipo, ya que los traslados son cada vez más largos, y en vías cada vez más congestionadas, a lo que hay que añadir la disminución de la flota vehicular por envejecimiento de la misma o por actos de vandalismo.

Paradójicamente, la demanda de este servicio continua creciendo y no se ha promovido la adquisición de autobuses, debido a la inseguridad jurídica causada por la falta de definición de los gobiernos estatales para mantener concesionado el servicio, y también a causa de la creación de empresas de transporte Municipal o Estatal, que invaden rutas ya concesionadas generando así, desequilibrios tarifarios.

De acuerdo a lo anterior, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, promover la racionalización de los servicios suburbanos de jurisdicción federal, pues por las características especiales que esta modalidad presenta y tomando en cuenta que su solución beneficia a muy importantes núcleos de población, la Dirección de Autotransporte ha diseñado programas especiales de actividades, tendientes a proporcionar soluciones adecuadas y congruentes, mediante la coordinación con otras áreas del sector público, y con las representaciones de los sectores privado y social.

Ahora bien, para resolver en forma integral y compartida la problemática del autotransporte en el área metropolitana del Valle de México, en el año de 1980 se formó una comisión tripartita, integrada por representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del gobierno del Estado de México y del Distrito Federal, en la que tuvie-

ron participación activa los dirigentes de las empresas concesionadas del autotransporte federal de pasajeros, que formaban parte del Comité Regional de esa área.

De esta forma, se buscaron las soluciones posibles a esta problemática, comprobándose que los usuarios de este servicio, no habían sido considerados en las decisiones tomadas por la autoridad, situación que provocó en ellos un descontento y malestar general.

Por otra parte, resultado de los fuertes aumentos en la demanda del servicio en el área metropolitana del Valle de México, las empresas autorizadas han ido incorporando permisionarios en forma indiscriminada, sin apegar-se a las disposiciones legales en materia de sociedades, incluso sin autorización de esta dependencia, lo que ha provocado serios problemas que tienden a dividir las, produciendo a la vez bajos niveles de eficiencia y altos costos de operación.

Estos aspectos, que presentan singular relevancia por sus características de conflicto, requirieron para su atención la actualización de 38 sociedades de concesión federal con servicio en recorridos cortos en el área metropolitana, y una vez actualizados los mismos, el procedimiento aplicado fue utilizado en las áreas metropolitanas de Monterrey, Guadalajara, así como otras zonas que presentaban similitud de condiciones en su operación y demanda al autotransporte suburbano.

El propósito de actualizar todos los servicios públicos de autotransporte de pasajeros circunscritos en el área correspondiente, es que se complementen entre sí, para que mediante una programación racional de recursos, las demandas de corto, mediano y largo plazo alcancen su optimización, convirtiendo este servicio en un factor que coadyuve a desarrollar altos índices de producción y productividad auspiciando un sano desarrollo social y una disminución en la polución; propiciando

además, una reducción en el uso del automóvil privado.

5.5 EN LA VIGILANCIA Y SUPERVISION DE LOS SERVICIOS.

Las funciones de vigilancia y supervisión de los servicios de - pasaje y carga, son efectuadas por la dependencia oficial ya ampliamente mencionada, a través de la corporación de la policía federal de caminos, así como por diversos organismos integrantes de la misma, entre - ellos, podemos citar a inspectores de vías generales de comunicación, - auditores administrativos, jefes de zona y delegados de la propia dependencia, en los Estados de la República, así como los distintos Comités de autotransporte.

En cuanto a la vigilancia de estos servicios, la Dirección General de Autotransporte Federal, cuenta dentro de su estructura orgánica, con la policía federal de caminos, responsable de llevar a cabo no solo la vigilancia de dichos servicios, sino principalmente la de mantener - en los caminos nacionales, el orden y la seguridad, cuidando que la circulación de vehículos y por consiguiente que la transportación de pasaje y carga se realice en el más completo apego a las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos respectivos.

Ahora bien, esta función, es necesaria en virtud de que el fundamento jurídico estructural de un estado de derecho, como lo es el del país, debe sustentar el desarrollo de sus instituciones, en ese sentido la vigilancia se significa en la red nacional de carreteras por rebasar el mero control y observancia de los ordenamientos legales, ya que representa además en esas vías, la seguridad individual y colectiva de quienes transitan por ellas y para los concesionarios y permisionarios de los servicios, garantiza el respeto a los derechos adquiridos en el-

ámbito contenido en las autorizaciones otorgadas para su explotación.

A pesar de las responsabilidades de la policía federal de caminos, esta presenta deficiencias en su funcionamiento, al no contar con los recursos humanos ni materiales para poder cubrir adecuadamente más de 70,000 kilómetros de carreteras, hasta 1983, esta corporación estaba integrada por 1,546 elementos de inspección y vigilancia, tenía además para el desempeño de sus funciones 1,200 radipatrullas, 12 helicópteros y 1 avioneta, por lo que los servicios de vigilancia se realizaban en tres turnos, presentándose un promedio de un oficial por cada 95 kilómetros de carreteras federales. (33)

En los últimos dos años, los secuestros, asaltos a usuarios y prestadores del servicio, así como el robo de vehículos, se han visto incrementados en los caminos nacionales, generándose continuos enfrentamientos entre elementos de esta corporación y delincuentes, causando en muchas ocasiones, bajas entre el personal que integra este cuerpo policiaco.

Por otro lado, la supervisión es la función que ejerce la autoridad para lograr que los servicios se realicen como lo establecen los ordenamientos legales de la materia y de conformidad con las directrices políticas que se definen para las actividades de que se trate en el autotransporte federal, en relación a las características de la dependencia que lo rige, encontramos que esta función se encuentra dividida en tres áreas.

Inspección, Auditoría y Aplicación de Sanciones.

(33) Dirección General de Autotransporte Federal. Programa de Desarrollo. Op. Cit. p. 70.

De esta forma, encontramos que la inspección se encarga de vigilar que los concesionarios y permisionarios presten los servicios como lo prevee la ley; la auditoría, de verificar que el aparato interno cumpla sus funciones como les fueron marcadas, y la aplicación de sanciones, de realizar los trámites administrativos, para finiquitar las responsabilidades por violaciones a los ordenamientos en la materia.

Cabe agregar, que la supervisión implica la vigilancia del cumplimiento de leyes y reglamentos; por lo tanto, se deben investigar las quejas que presentan los usuarios de estos servicios; detectadas las anomalías en que incurran las diversas empresas, se dictamina en base a un tabulador de infracciones, el monto que deberán cubrir las mismas.

En las terminales centrales de autobuses de pasajeros, la Dirección General de Autotransporte Federal, supervisa permanentemente los servicios a efecto de verificar, tanto las condiciones físicas, de seguridad, higiene y control en que se encuentran las unidades y equipos de las empresas ahí establecidas; asimismo, efectúa el seguimiento necesario para la atención de las quejas presentadas por el público usuario acerca de los servicios conexos, brindados por las empresas concesionadas en dichas instalaciones.

Para hacer efectiva la tarea de la dirección de autotransporte federal existe, la dirección general de medicina preventiva en el transporte, encargada de verificar las condiciones físicas de los conductores u operadores de las unidades, para lo cual, deben presentar los mismos, el certificado médico de capacidad física correspondiente.

Asimismo, la Dirección de Autotransporte, lleva a cabo inspecciones generales a empresas concesionarias o permisionarias, de los servicios de pasaje y carga, depósito de vehículos y traslado de personas de los aeropuertos, con el objeto de verificar documentación de instala

ciones, condiciones físicas y mecánicas de los vehículos, concesiones y permisos, horarios, integración jurídica, seguros, autorizaciones para efectuar servicios complementarios de express y paquetería, licencias - federales, convenios entre empresas, afiliaciones al IMSS y Autorizaciones para efectuar servicios de C.D.D., de cartas de porte y fianzas.

En cuanto al servicio de carga, se supervisa la forma en que operan las centrales y las empresas que las conforman, verificando el sellado de las cartas de porte; facilitando con ello, la regularización en las aportaciones que deben cubrir dichas empresas ante las centrales.

Para el cumplimiento de esta función, se vigila que los concesionarios y permisionarios, presten los servicios como lo prevee la Ley, realizando diagnósticos administrativos a empresas y terminales, a fin de mejorar su función administrativa, aspectos financieros y sistemas de información a socios y autoridades, cabe destacar que en condiciones de baja demanda, las competencias desleales, se ven incrementadas. Entre los hechos más comunes que se presentan, se tiene: la prestación de los servicios con tarifas diferentes a las autorizadas, invasión de rutas, prestación de servicios no concesionados y alteración de horarios y corridas.

Esta supervisión de los servicios, ha tenido fallas en su aplicación, al no contar con el personal debidamente preparado; y por los bajos niveles de salarios. Destaca también el hecho, de que las empresas paguen los viáticos de los inspectores, lo cual genera prácticas viciadas en las inspecciones al emitir los dictámenes correspondientes en beneficio de las empresas concesionarias.

Para finalizar ha sido nuestra intención, con la información anteriormente emitida, dar a conocer los aspectos más relevantes sobre-

el autotransporte federal, desde el período precolombino hasta nuestros días.

CONCLUSIONES

Como resultado de lo expuesto a través de la investigación — aquí desarrollada, quisieramos aclarar primeramente lo difícil y complejo que significa el poder presentar aquellas medidas o recomendaciones que en su momento pudieran considerarse benéficas para un mejor aprovechamiento de este servicio.

Así el autotransporte federal como ha quedado explícito, se — ha convertido en un elemento indispensable de los servicios infraestructurales del país. Lo cual, además de los avances y logros, que hasta — la fecha han alcanzado los gobiernos y los sectores que participan en — esta actividad es necesario que éste continúe avanzando y modernizándose, así pues, debe adecuarse a las actividades que en el país se desarro— llan, buscando con ello un mejor nivel de vida, tomando en cuenta las — necesidades de todos sus sectores, la oferta existente, la política y — los objetivos nacionales.

Los transportes y las comunicaciones, juegan un papel sumamente importante en el desenvolvimiento y desarrollo de todos los sectores — que conforman nuestro país, de tal manera los transportes en particular componen o integran el sistema circulatorio del mismo, convirtiéndose — en elementos esenciales, al permitir la vinculación de los integrantes de la nación. En la medida de su buen funcionamiento, se hace posible alcanzar las políticas dirigidas en torno a los objetivos nacionales, — tales como el cumplimiento eficaz en la tarea de integración territo— rial y del traslado de personas y de bienes.

Concebimos al sistema de todos los transportes, como una unidad integral en donde cada uno de los modos de traslado debe ser aprovecha— do, de acuerdo a las características que le favorecen, por lo tanto, —

los transportes aéreos, marítimos y terrestres, deben formar un conjunto coordinado. De entre ellos es el autotransporte quien ocupa una posición sobresaliente, debido a que por él se traslada el mayor número de pasajeros y de carga, tiene un mayor acceso a los espacios geográficos, presenta una mayor capacidad de formación de red, permite una flexibilidad de operación y una uniformidad en la satisfacción de las demandas, ya que lo mismo atiende a la industria que al comercio, favorece además, el transporte colectivo y fomenta las actividades turísticas y recreativas.

En este marco, podemos establecer como una premisa, la ampliación y modernización en la construcción de la infraestructura carretera, procurando la conservación eficiente de los caminos, ya que si bien su longitud y extensión es suficiente para intercomunicar a las principales ciudades y cabeceras municipales, es manifiesta una falta de cobertura en el medio rural.

Aunado a esta modernización o ampliación de la red carretera, podemos agregar que el establecimiento o creación de las terminales centrales de pasaje y carga o en su caso, de su reubicación, es indispensable si tenemos en cuenta la importancia que representan tanto para el público usuario como para el prestador del servicio, al constituirse como la infraestructura conexas para el autotransporte, se convierten en un elemento clave en la operación de los servicios.

Por otro lado, para la racionalización en la operación de los servicios en ambas modalidades, debe procurarse establecerse una coordinación con los servicios locales de las zonas conurbadas, agrícolas, comerciales, industriales y turísticas, a fin de que se garantice la disponibilidad de los mismos, permitiendo a la vez, que las demandas puedan ser satisfechas con eficiencia y seguridad.

Consideramos la necesidad de que se elaboren estudios de operación del servicio de autotransporte, analizando para ello, la situación actual, para que partiendo de la misma, se precisen las condiciones de su operación, permitiendo de tal forma, realizar un diagnóstico de como este subsector deberá en el futuro adaptarse a las necesidades del país. En este sentido, las investigaciones que se realicen al respecto, deberán cubrir dos aspectos principales a saber; uno ligado a la infraestructura, y el otro a la operación y funcionamiento del autotransporte federal.

En cuanto al primer aspecto, o sea a la infraestructura, se debe analizar a partir de la red básica y de su relación con los flujos del tráfico actuales, comparando la capacidad ofrecida con las necesidades futuras; en lo que respecta a la operación y funcionamiento, los estudios deberán dirigirse a la organización actual del gremio autotransportista y del análisis en los costos de operación.

Una primera etapa podría consistir en la elección de la red a estudiar, tomando en cuenta por un lado, los costos actuales de inversión y sus proyecciones en costos futuros, y por otro, el análisis de los costos de operación en relación con la administración del parque vehicular, y de los niveles del flujo de tráfico, siendo los principales parámetros indicativos el recorrido anual de las unidades y la tasa de ocupación promedio.

En una segunda etapa, se deberán realizar las proyecciones de los flujos de tráfico a partir de la asignación a la carretera de los movimientos globales de la transportación de carga o de pasajeros finalmente, una posible tercer etapa, quedaría conformada por el estudio de la adecuación de la red carretera a los flujos de tráfico futuros.

Por todo lo ya expuesto, cabe agregar que es recomendable la

creación y funcionamiento de un consejo nacional consultivo de transporte y vialidad, así como de consejos consultivos estatales y municipales con la misma naturaleza, los que deberán integrarse por representantes oficiales, prestadores del servicio, trabajadores, usuarios, organismos empresariales y por todas aquellas instituciones que por su naturaleza tengan incidencia en el transporte, lo cual permitiría la creación y desarrollo de programas integrales de transporte y vialidad.

El establecimiento o creación de un organismo de tal naturaleza y teniendo presentes los lineamientos enmarcados en el sistema integral de Transporte contenido en el Plan Nacional de Desarrollo, permitiría y facilitaría la coordinación y articulación en la utilización de los diversos modos de transporte, es decir, el marítimo, el aéreo y el terrestre, buscando aprovechar con tal medida las características y ventajas técnicas y operativas que posee cada uno de ellos.

La instalación de un consejo nacional de transporte, fortalecería la soberanía nacional incrementando los niveles de eficiencia en el traslado oportuno de productos o personas.

Por otro lado, este consejo nacional tendría que considerar en su formación, la experiencia adquirida a través de los años por los propios transportistas, muchos de ellos hoy convertidos en empresarios, así como del órgano que los agrupa, es decir, la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones y de los Comités Estatales de rutas y técnicos.

En este panorama, creemos que el servicio público federal de autotransporte facilitaría ampliamente los movimientos de carga y descarga de los puertos marítimos y aéreos, buscando además la combinación de éste con los movimientos troncales del ferrocarril así como del enlace oportuno de la transportación de los productos de importación o

exportación a través de los principales puntos fronterizos.

De tal forma y en virtud de la importancia que representa para el país la conjugación adecuada de todo modo de transporte, por parte de un solo organismo, la racionalización y comercialización de los servicios quedaría programada al establecerse entre los usuarios y los diversos modos de transporte un mecanismo de traslado oportuno y eficiente, al estructurarse sistemas o planos de tráfico que permitirían minimizar costos.

Para concluir, consideramos que el sistema de transporte programado por este consejo quedaría insertado adecuadamente en la estrategia nacional de desarrollo, de tal manera que justificaría su consolidación al convertirse en un factor de integración nacional y de relación con los demás países.

En este marco, de consideraciones, la creación de un organismo que coordine, programe y racionalice todos los servicios de traslado de bienes y personas en sus diversas modalidades, resulta cada vez más impostergable.

B I B L I O G R A F I A .

- 1.- ARVIZU HERNANDEZ, HECTOR.- " PONENCIA PARA EL SIMPOSIUM DE INGENIERIA DE TRANSITO".
ED. COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES.
MEXICO, 1983.
- 2.- BARBOSA RAMIREZ, RENE.- " LA ESTRUCTURA ECONOMICA DE LA NUEVA ESPAÑA (1519-1810)".
ED. SIGLO XXI.
MEXICO, 1979.
- 3.- BONAIVIA MICHEL R.- " ECONOMIA DE LOS TRANSPORTES ".
ED. FONDO DE CULTURA ECONOMICA.
MEXICO, 1969.
- 4.- CARR, BARRY.- " EL MOVIMIENTO OBRERO Y LA POLITICA EN MEXICO, 1910-1929".
ED. SEPSETENTAS.
MEXICO, 1976.
- 5.- CASO, ANDRES.- " LAS COMUNICACIONES, MEXICO 50 AÑOS DE REVOLUCION".
TOMO II, LA VIDA SOCIAL.
ED. FONDO DE CULTURA ECONOMICA.
MEXICO, 1961.
- 6.- COORDINACION GENERAL DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE ESTADISTICA, -
GEOGRAFIA E INFORMATICA.- " MANUAL DE ESTADISTICAS BASICAS DEL —
SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES".
ED. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.
MEXICO, 1981.
- 7.- DE GROTE, PAUL.- " TRATADO DE EXPLOTACION DE LOS TRANSPORTES".
ED. FONDO DE CULTURA ECONOMICO.
MEXICO, 1970.
- 8.- DEPARTAMENTO DE PLANEACION.- " GUIA DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJE—
ROS DE CONCESION FEDERAL.".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1960.

- 9.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " APUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOTRANSPORTE ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1982.
- 10.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " AVANCE 1977-MARZO-1980, EVALUACION, REPROGRAMACION 1980-1982.
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1980.
- 11.- DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION Y ANALISIS.- " EL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL III INFORME DE GOBIERNO".
ED. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.
MEXICO, 1980.
- 12.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " INFORME DE ACTIVIDADES, DICIEMBRE 1976-MARZO 1979".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1979.
- 13.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " MANUAL DE ORGANIZACION Y METODOS ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1983.
- 14.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1977.
- 15.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " PROGRAMA A MEDIANO PLAZO 1983-1988 ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1984.
- 16.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- " PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, 1984-1988 ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1984.
- 17.- FRAGA, GABINO.- " DERECHO ADMINISTRATIVO ".
ED. PORRUA.
MEXICO, 1973.

- 18.- ILLESCAS ORTIZ, CARLOS.- " EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO FEDERAL DE CARGA EN LA REPUBLICA MEXICANA ".
TESIS LICENCIATURA EN ECONOMIA, U.N.A.M.
MEXICO, 1964.
- 19.- INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS ECONOMICOS Y SOCIALES.
" COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SU INFRAESTRUCTURA ".
ED. PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.
MEXICO, 1982.
- 20.- LEAL JUAN, FELIPE.- " DESARROLLO DE LAS AGRUPACIONES Y DE LOS APARATOS SINDICALES OBREROS EN MEXICO (1906-1938)".
ED. CHESMO.
MEXICO, 1980.
- 21.- LOPEZ ROSADO, DIEGO .- " HISTORIA Y PENSAMIENTO ECONOMICO DE MEXICO ".
ED. UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO. TOMO III.
MEXICO, 1969.
- 22.- MARTINEZ DEL RIO DE REDO MARITA.- " EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO ".
ED. ARTES DE MEXICO.
MEXICO, 1979.
- 23.- MENDEZ DOGURRO, EUGENIO.- " EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN MEXICO ".
ED. S. L. MADERO.
MEXICO, 1973.
- 24.- ORTIZ LOZANO, SERGIO.- " CAMINOS Y TRANSPORTES EN MEXICO A FINES DE LA COLONIA Y PRINCIPIOS DE LA INDEPENDENCIA; SU RELACION CON EL MARCO ECONOMICO Y SOCIAL ".
TESIS LICENCIATURA EN ECONOMIA, U.N.A.M.
MEXICO, 1968.
- 25.- OWN, ALFRED.- " LA PLANIFICACION DE LOS TRANSPORTES ".
ED. TROQUEL, ARGENTINA 1973.
- 26.- REES, PETER.- " TRANSPORTES Y COMERCIO ENTRE MEXICO Y VERACRUZ, - 1519-1910 ".
ED. SEPSETENTAS.
MEXICO, 1976.

- 27.- RODRIGUEZ, MIGUEL.- " LOS TRANVIARIOS Y EL ANARQUISMO EN MEXICO - (1920-1925) ".
ED. CABALLITO.
MEXICO, 1974.
- 28.- RUIZ GOMEZ, MARTIN.- " BREVE HISTORIA DEL CAPITULO DE CAMINOS DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION ".
ED.
MEXICO.
- 29.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.- " MEMORIA DE LABORES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS ".
ANUAL, 1936-1961.
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
- 30.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- " INFORME DE LABORES, SEPTIEMBRE 1963- NOVIEMBRE 1964 ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
- 31.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- " MEMORIA DE LABORES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ".
ANUAL, 1963-1972.
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
- 32.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- " SINTESIS GRAFICA - DEL DESARROLLO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ".
ED. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1964.
- 33.- SEMO CALEV, ENRIQUE.- " HISTORIA DEL CAPITALISMO EN MEXICO, LOS ORIGENES 1521-1763."
ED. ERA.
MEXICO, 1973.
- 34.- SEMO CALEV, ENRIQUE.- " HISTORIA MEXICANA; ECONOMIA Y LUCHA DE CLASES ".
ED. ERA.
MEXICO, 1978.
- LEYES Y REGLAMENTOS;
- 35.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
(1917).

- 36.- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. ED. PORRUA.
7a. EDICION MEXICO 1984.
- 37.- LEY FEDERAL DE RESPONSABILIDADES DE LOS FUNCIONARIOS PUBLICOS.
ED. ANDRADE, MEXICO 1983.
- 38.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.- ED. ANDRADE.
- 39.- REGLAMENTO AL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS. ED. ANDRADE.
- 40.- REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES. ED. ANDRADE.
- 41.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRAN-
PORTE.
ED. DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS, S.C.T.
MEXICO, 1983.
- 42.- ENCICLOPEDIA-DICCIONARIO SALVAT.
SALVAT EDITORES.
ESPAÑA, 1971.
- 43.- GRAN DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO.- " SELECCIONES DE
READER'S DIGEST ".