

23
24



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
CUAUTITLAN**



FALLA DE ORIGEN

**SISTEMA DE INFORMACION PARA LOGRAR MAXIMA
EFICIENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE
COLECTIVO RUTA - 2, EN EL DISTRITO FEDERAL**

T E S I S
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
PRESENTAN:**
**MEZA ROMERO MARCO ANTONIO
REYES CORDOBA GABRIELA**
DIRECTOR DE TESIS :
LIC. PEDRO CHECA CHAVEZ

CUAUTITLAN IZCALLI, EDO. DE MEX. 1991



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.

INDICE

	PAG.
INTRODUCCION	5
CAPITULO I. MARCO TEORICO	
I.1 SISTEMAS	7
I.1.1 Conceptos de sistemas	8
I.1.2 La importancia de los sistemas	11
I.1.3 Los elementos de los sistemas	12
I.1.4 Características de los sistemas	16
I.1.5 Clasificación de los sistemas	17
I.2 SISTEMAS DE INFORMACION	21
I.2.1 Concepto	24
CAPITULO II. ANTECEDENTES DE LA RUTA-2 Y DEL TRANSPORTE	
II.1 BREVE HISTORIA DE RUTA - 2	27
II.2 BREVE HISTORIA DEL TRANSPORTE	40

**CAPITULO III. PROGRAMA DE CAPACITACION
PARA OPERADORES**

III.1	RELACIONES INTERPERSONALES	60
III.1.1	Conocimiento de sí mismo	60
III.1.2	Conocimiento de los demás	64
III.1.3	Conocimiento del medio	65
III.1.4	Conocimiento de la comunicación	65
III.1.5	Determinar las relaciones interpersonales	66
III.1.6	Trabajo en equipos	67
III.1.7	Relaciones Interpersonales entre conductores y pasajeros	68
III.2	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	68
III.2.1	Sistema mundial de señalamiento y Sistema de señalamiento en México	69
III.2.2	Campo visual	71
III.2.3	Limitaciones físicas del conductor	72
III.2.4	Limitaciones psicológicas del conductor	73
III.2.5	Educación y seguridad vial	73

	PAG.	
III.3	REGLAMENTO DE TRANSITO	
	Y REGLAMENTO DE SERVICIOS PUBLICOS	75
III.3.1	Artículos más importantes del Reglamento de Tránsito	75
III.3.2	Artículos más importantes del Reglamento de Servicios Públicos	78
III.4	ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE	86
III.4.1	Que es la Administración del Transporte	86
III.4.2	Proceso administrativo	86
III.4.3	Importancia de la administración en el transporte	87
III.4.4	El conductor	88
III.4.5	La unidad	90
III.4.6	El usuario	92

**CAPITULO IV. SISTEMA DE INFORMACION ACTUAL
DE RUTA 2 [REFORMA Y RAMALES],
Y EL SISTEMA DE INFORMACION PRO-
PUESTO PARA LAS RUTAS ACTUALES**

IV.1	ORGANIZACION DE RUTA 2	94
-------------	-------------------------------	-----------

	PAG.
	Materiales
A) Recursos	Humanos
	Técnicos
IV.2	FUNCIONAMIENTO DE RUTA 2 123
IV.2.1	Asignación de responsabilidad 124
IV.2.2	Descripción de puestos y principales actividades de estos 124
IV.3	SISTEMA PROPUESTO PARA LAS RUTAS ACTUALES 126
CONCLUSIONES	138
ANEXOS:	
I	TARIFA OFICIAL 141
II	SEÑALES PREVENTIVAS 142
III	SEÑALES RESTRICTIVAS 143
IV	SEÑALES INFORMATIVAS 144
V	ESTADO DE SITUACION FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 1990 145
BIBLIOGRAFIA	149

INTRODUCCION

La Ciudad de México ha sido, por su rango de capital del país y dado que en ella se lleva a cabo el mayor movimiento económico de la nación, la ciudad más importante por sus vías de comunicación. Esta se fue convirtiendo en el principal polo de atracción, en los sectores tanto industrial, económico, social como comercial.

En la actualidad el Distrito Federal necesita continuamente de innumerables servicios para la satisfacción de las necesidades de sus habitantes, dados por el crecimiento tan acelerado de la ciudad.

El transporte "colectivo" es uno de los servicios que demandan mayor atención, esto constituye un beneficio para la población, ya que es uno de los transportes de pasajeros más rápido y eficaz que se utiliza para dirigirse a los centros de educación y salud, fuentes de trabajo y recreación.

Se sabe que en el Distrito Federal como en otros países del mundo existe una continua inquietud, por darles solución a los problemas de transporte.

En el primer capítulo se hace una condensación de los conceptos de sistemas, la importancia y elementos de los sistemas, sus características y clasificación. A sido usado para elaborar el manejo teórico del trabajo.

En el segundo capítulo se describe brevemente cuando surge Ruta 2 y cual era la ruta que recorría. Se da a grandes rasgos también, como se han desarrollado los transportes y como influyen en las necesidades de las personas.

En el tercer capítulo se da un panorama general de un programa de capacitación, para lograr con esto que los conductores den un mejor trato a los usuarios de este tipo de transporte.

En el cuarto capítulo se presentan las partes que estructuran el sistema actual de Ruta 2, por medio del cual nos permitió conocer la problemática existente, y con esto determinar las opciones más viables para dar soluciones y lograr con esto un mejor servicio.

Posteriormente se presentan las conclusiones acerca de la realización del trabajo, en donde se hace un consenso sobre los resultados obtenidos al término de la investigación y desarrollo de los temas.

CAPITULO I

MARCO TEORICO

El carácter de este capítulo se considera introductorio, para facilitar la comprensión y el estudio de este trabajo. El aspecto de sistemas se toca debido a que las organizaciones se han prestado a lograr cambios crecientes en los aspectos técnicos y materiales, haciendo a un lado a los humanos, sin embargo para el caso de Ruta 2 y para todo tipo de organización el elemento humano es el que va a dar vida y movimiento a toda empresa, no importando la actividad que realiza; por lo cual presentamos la teoría que consideramos más importante:

I.1 SISTEMAS

Los sistemas tienen como función, lograr desarrollar los planes establecidos para obtener los objetivos, organizar los planes y controlar la actuación y las acciones de éstos para ejecutarlas, en el tiempo establecido.

En la actualidad se habla mucho de sistemas, en los más diversos sectores, ya sea que se trate de la táctica de un equipo de foot-ball, o la forma de adaptar las más altas decisiones políticas de un país, el término "sistema" aparece todos los días en el vocabulario corriente, es fácil concebir el sentido popular de la palabra: sistema, es un modus-operandi, una forma de hacer las cosas o la actuación para alcanzar un objetivo, esta idea se aproxima al concepto científico de sistema y a la teoría en que se basa.

1.1.1. CONCEPTOS DE SISTEMAS

1. Un conjunto de cosas que ordenadamente relacionadas entre sí, contribuyen a determinado objeto.¹

2. Se puede describir como una serie de elementos unidos, de algún modo a fin de lograr metas comunes y mutuas.²

3. Es una serie de elementos que forman una actividad o un procedimiento que busca metas comunes, mediante la manipulación de datos, energía o materia, en un tiempo para proporcionar información.³

4. Un conjunto de cosas interrelacionadas o interdependientes, de tal manera que forman una unidad compleja, un todo compuesto de partes dispuestas en forma ordenada a cierto esquema o plan.⁴

5. Es un conjunto de componentes destinados a lograr un objetivo particular, de acuerdo con un plan.

Existen 3 puntos significativos en esta definición :

1. Deberá haber un propósito u objetivo, para el cual ha sido diseñado el sistema.

2. Deberá haber un diseño o un arreglo establecido en los componentes.

1. Enciclopedia Gloulier.

2. y 3. Sistemas de información basados en computadoras Murdick Ross, Editorial Diana.

4. Administración Koontz/O'Donnell. Editorial Mc. Graw Hill.

3.Finalmente las entradas de información, la energía y los materiales deberán estar distribuidos de acuerdo con un plan. ⁵

6.Sistema es un conjunto de diversos elementos, mismos que se encuentran interrelacionados.⁶

De acuerdo a las anteriores definiciones el punto clave de un sistema está constituido por las relaciones entre los diversos elementos del mismo.

Puede existir un conjunto de objetos; pero si estos no están relacionados de alguna manera, entonces no constituyen un sistema. Algunas veces las conexiones entre los diversos elementos no son evidentes o apreciables a primera vista y es por ello que frecuentemente no se consideran. Como en el caso de los elementos materiales, técnicos y humanos de una organización, que se encuentran aparentemente dispersos o que no aparecen directamente conectados.

Por todo lo anterior sistemas pueden definirse como un conjunto de diversos elementos, mismos que se encuentran interrelacionados.

Nótese que el punto clave de un sistema está constituido por las relaciones entre los diversos elementos del mismo. Puede existir un conjunto de objetivos; pero si estos no están relacionados de alguna manera entonces no constituyen un sistema.

Gran parte de los esfuerzos de la ciencia están precisamente dedicados a descubrir las relaciones entre los diferentes fenómenos, a fin de establecer

5. Teoría Integración y Administración de Sistemas. R.A. Johnson/F.E. Kast/ J.E. Rosenzwein. Editorial Limusa.

6. Administración de Recursos Humanos. Fernando Arias Galicia. Editorial Trillas

sistemas que permitan no solo explicar el universo, sino lo que resulta, predecir y por tanto impedir o facilitar la aparición de ciertos fenómenos.

Concluyendo diremos que sistemas serán siempre un conjunto de elementos, que basados en un plan específico, se logrará llegar al fin o meta que se desea obtener.

El siguiente cuadro muestra una lista de ejemplos enseñando como los sistemas varían notablemente en cuanto a elementos, aspectos, volumen, atributos y metas básicas.

SISTEMAS	ELEMENTOS	META BASICA
Cuerpo humano	Organos, tejidos, estructura osea, sistema nervioso.	Homeostasis
Club social	Miembros	Recreo para los miembros.
Fábrica	Hombres, máquinas, edificios, materiales.	Producción de artículos.
Sistema de proyectiles	Plataforma de lanzamiento, cadenas de dirección y comunicación.	Contrataque
Policía	Hombres, equipo, edificios, cadenas de comunicación.	Control del crimen
Computadoras	Componentes físicos y conexiones.	Procesamiento de datos
Galaxias	Estrellas, planetas, energía.	Desconocida
Filosofía	Ideas.	Comprensión
Contabilidad	Libros, diarios y mayor, computadora y gente.	Información de operación financiera.
Transporte de pasajeros.	Vehículos, personal capacitado, usuarios.	Proporcionar un servicio, obteniendo beneficio económico.

En cuanto al organismo de transporte Ruta 2 se considera como un sistema, ya que cuenta con diferentes permisionarios y cada uno con su o sus respectivas unidades; que se pueden considerar como los elementos, los cuales se basan en planes y políticas establecidas con anterioridad, para obtener un fin que es satisfacer la demanda de los usuarios y por medio de esto obtener una ganancia para beneficio de los propietarios de las unidades que otorgan el servicio.

1.1.2 IMPORTANCIA DE LOS SISTEMAS

La palabra sistema se ha vuelto muy común en su uso actualmente; como en economía, administración, sociología; esto ocurre debido a que las organizaciones son en sí mismas un sistema.

El pensar y actuar en sistemas implica describir algo en término de su funcionamiento y no de su estructura como generalmente se hace. Son importantes porque han invadido todos los campos de la ciencia y a penetrado en el pensamiento popular de las clases sociales y en los medios de comunicación para las masas, todo sistema necesita un conjunto de metas y objetivos que tratará de alcanzar, pues sin él carece de sentido la naturaleza de los resultados, si las metas no están definidas será imposible realizar una evaluación de la eficiencia y eficacia del sistema. ⁷

Uno de los grandes valores de sistemas, radica en que ayuda a tomar una situación muy compleja y logra darle orden y estructura, también es útil para entender los problemas, cobra importancia como base para solucionar éstos y

⁷ Administración Koontz/O'Donnell, Editorial Mc. Graw Hill.

de la evaluación de los efectos, así como el diseño de sistemas alternativos. Todos los sistemas con excepción quizás del universo, interactúan y son influenciados por su medio ambiente, aunque se han definido límites a los mismos para facilitar su estudio y análisis.

El uso desde hace tiempo de la teoría y análisis de sistemas en las ciencias físicas y biológicas a dado lugar a la formación de un cuerpo considerable de conocimientos sobre sistemas. Se encontró que la teoría de sistemas puede aplicarse a la teoría y ciencias administrativas. Si bien la teoría administrativa, como sistema tiene límites, con el fin de facilitar su estudio, podemos afirmar que es un sistema abierto a su medio ambiente.

Así, cuando los administradores planean, deben tomar en cuenta variables externas como los mercados, la tecnología, fuerzas sociales, leyes y regulaciones. Cuando diseñan un sistema organizacional para proporcionar un ambiente adecuado en el desempeño, no puede evitar la influencia de las pautas de comportamiento que las personas traen a su trabajo del ambiente externo a la empresa.

Los sistemas también juegan una parte importante en el área de la administración. Existen sistemas de planeación, sistemas organizacionales y de control y dentro de ellos pueden percibirse varios subsistemas, como los de delegación, redes de planeación y presupuestación.

1.1.3 ELEMENTOS DE LOS SISTEMAS

Son todos aquellos recursos del sistema que están, bajo nuestro control y que nos permiten alcanzar los objetivos establecidos. Los elementos son :^B

8. Sistemas y Procedimientos Victor Plaza.

- Estabilidad
- Crecimiento
- Desarrollo

Otros elementos que se consideran importantes son :



Entradas. Se pueden clasificar de varias maneras:

- 1o. Está formada por materiales que circulan por el proceso de conversión y.
- 2o. Constituida por datos ambientales que afectan el medio del sistema.

Proceso de Conversión: Transforma las entradas en salidas, también se puede definir como el fenómeno que refleja la modificación continua en el transcurso del tiempo.

Salidas: Representan los fines para los que se unen todos los elementos integrantes de un sistema.

El problema crítico al establecer un sistema, se apoya en determinar las entradas y el proceso de conversión, con su capacidad y corrientes que satisfagan mejor los criterios para medir los resultados.

Por lo anterior siempre un sistema parcialmente abierto va a recibir influjos (estímulos), del medio que lo circunda, a través de vías ya específicas, llamadas entradas. A su vez en el sistema influyen reacciones o respuestas (resultados) sobre el medio, empleando vías llamadas salidas.

El intercambio de estímulos y de reacciones entre el sistema y su medio, así como en los elementos de éste se denomina "comunicación", esta es fundamental para la vida del sistema cuando no se tiene información suficiente en la entrada es posible que la vida de la organización se vea en peligro. Lo mismo sucede con la comunicación entre los diversos elementos del sistema, si ésta no es oportuna y eficiente, el sistema no podrá reaccionar adecuadamente; por lo que cada organización debe establecer sus canales de comunicación, tanto internos como externos que les permitan funcionar adecuadamente.

Pero esta información no solo se recibe del medio circundante sino también de sí mismo, es decir existe una retroalimentación, esta respuesta se puede convertir en un estímulo.

En el sistema de transporte colectivo existen elementos los cuáles se pueden dividir en tres: elemento estructural, operativo y fuente, estos tres a su vez están formados por elementos reales, tangibles o materiales, y por elementos conceptuales o abstractos.

La **parte estructural**, son los elementos fijos, sus relaciones y la configuración resultante que dan soporte al funcionamiento del sistema de transporte.

El **componente operativo**, es el sujeto de la función del transporte y esta formado por agentes activos que hacen uso de la infraestructura para lograr realizar el desplazamiento en el espacio.

Componente Fuente, esta parte es el objeto de la función transporte. Es el elemento que se desplaza dentro del sistema.

Con base en las anteriores definiciones se presenta, en detalle los principales

elementos del transporte de pasajeros.⁹

1. Estructural físico :

a) Componentes de localización. Son aquellos puntos de referencia para la ubicación y delimitación del sistema.

b) Elementos de vinculación. Se trata de las relaciones físicas establecidas entre los elementos de localización.

c) Elementos de protección. Son dispositivos de información utilizados para ordenar y optimizar la fluidez del tránsito, prevenir accidentes, evitar el mal uso de las instalaciones y maximizar la comodidad, economía y seguridad del usuario.

2. Estructural Conceptual :

a) Elementos de Localización. Trazos, diseños, imágenes, e ideas que ubican, marcan la distribución de plantas y delimitan al sistema de transporte.

b) Elementos de vinculación. Son los conceptos e ideas que relacionan e integran la estructura física del sistema. (Organigramas, manuales de organización, etc.)

c) Elementos de protección. Es la información tendiente a hacer concientes las acciones, esto con el objeto de evitar que las diversas actividades dañen alguna parte del sistema o su funcionamiento.

3. Operativo físico :

a) Elemento Humano. Es el conjunto de personas especialmente preparadas y seleccionadas para actuar, en el marco de la estructura, y auxiliadas por máquinas, de manera tal que realicen el traslado de usuarios en

9. Tesis: Diseño de rutas de transporte. México 1983. IPN-UPICSA.

el espacio urbano.

b) Máquinas. Aparatos mecánicos, especialmente diseñados por el ser humano para cumplir con la función de trasladar personas en la ciudad.

4. Operativo Conceptual :

a) Métodos. Conjunto de ideas ordenadas, sistematizadas que organizan y racionalizan los movimientos necesarios para cumplir con la función transporte.

5. Fluente Físico :

a) Materia. Es el objeto de la función transporte y componente principal dado, a él están destinados todos los recursos y esfuerzos. (Usuarios del transporte).

b) Energía. Es la concentración de fuerza capaz de transformar el trabajo mecánico, en movimiento. (Gasolina, lubricantes, aditivos, etc.)

6. Fluente Conceptual :

a) Información. Datos que se trasladan y acumulan con la operación del servicio que sirven para su utilización, descripción, calificación y autorregulación. (Horas de salida, usuarios del sistema, costo, tarifa, etc.)

I.1.4 CARACTERISTICAS DE LOS SISTEMAS

La efectividad de los sistemas es un factor de diseño y operación ya que el sistema debe estar elaborado, con ciertas características y debe ser aceptado por la gente que lo opera, las características asociadas con la operación efectiva del sistema, son las siguientes:¹⁰

1. Sencillez.

10. Apuntes de Producción. Profr. Alberto Viveros.

Un sistema se hace más complejo cuando las fronteras entre los sistemas y/o subsistemas no son definidos, es importante por lo tanto, definir los límites de operación.

2. Flexibilidad.

Actualmente los hombres de negocios saben que las condiciones cambian y que ellos deben estar preparados para ajustar su operación y enfrentarse a la evolución en el medio operante: se pueden diseñar nuevos sistemas o los sistemas operantes pueden ser modificados.

3. Confiabilidad.

Esto significa seguridad del funcionamiento de los componentes, puede variar desde el resultado cero, hasta un resultado constante y predecible.

4. Económico.

Un sistema puede ser efectivo, sin invertir demasiado dinero en él.

5. Aceptabilidad.

Cualquier sistema, no importa lo bien diseñado y pensado que éste, es inútil si no es aceptado por la gente que lo opera.

1.1.5 CLASIFICACION DE LOS SISTEMAS

El clasificar a los sistemas tiene como objeto facilitar la operación de análisis :

1. De acuerdo a como afecta el medio :

a) Abiertos. Es el que influye recíprocamente con su ambiente. Las organizaciones son sistemas que funcionan dentro de otros más grandes.

b) Cerrado. Es el que no interactúa con su ambiente. Por lo tanto el sistema abierto sí intercambia información, energía o material con su medio ambiente,

como sucede con los sistemas sociales (una compañía), y cerrado por la no interacción con su medio.

2. De acuerdo a su esencia o tangibilidad :

- a) Físicos. Son los que existen en la realidad de nuestros sentidos.
- b) Abstractos. Que solo existen en la mente.

3. De acuerdo a su origen :

- a) Naturales. Existen sin la intervención del hombre.
- b) Elaborados. Existen con la intervención del hombre.

4. De acuerdo a su composición :

- a) Simples.
- b) Hombres-máquina. (Compuestos).

5. A su funcionamiento :

- a) Dinámicos. Están sujetos a un cambio constantemente evolucionado (sociedad).
- b) Estáticos. Cuando no reaccionan con el medio ambiente, más estable.
- c) Homeostáticos. Son aquellos que tienen un cambio auto-regular (empresa).

6. De acuerdo a su magnitud :

- a) Suprasistema. Es un sistema que contiene varios sistemas.
- b) Sistema. Es el que contiene varios subsistemas.
- c) Subsistema. Es la división de elementos autónomos dentro del sistema.

La organización podría considerarse como un subsistema de la economía nacional. El país puede conceptuarse como un suprasistema mayor (el mundo) y éste, a su vez como un subsistema de un suprasistema ; el universo. El análisis que se desee realizar sobre las relaciones entre los elementos del conjunto, deberá basarse en una definición de los límites del sistema.

7. De acuerdo a la predeterminación :

a) Probabilísticos. Cuando existe incertidumbre sobre el futuro.

b) Determinísticos. Su funcionamiento puede predecirse con certeza.

Las organizaciones son sistemas probabilísticos aunque existen fuerzas internas que tienden a convertirlos en determinísticos, por ejemplo; procedimientos, reglamentos, y en resumen el aparato burocrático. Frecuentemente los mismos miembros la consideran como un sistema determinístico, esto puede conducir a decisiones equivocadas, la incertidumbre traspasa todas las actividades de la organización, aunque sean más inciertas que otras. Se han logrado crear métodos estadísticos y lógicos que llevan a los administradores a reducir la incertidumbre.

8. De acuerdo a su grado de elaboración :

a) Primarios. Es aquel donde no interviene la mano del hombre, para la transformación.

b) Secundarios. Es aquel donde sí interviene la mano del hombre para transformar.

c) Terciarios. Esta realizado totalmente por el hombre.

9. De acuerdo a la tecnología o uso en la producción.

a) Por posición fija.

b) Por proceso

c) Por órdenes

d) Por producción modular.

e) Por proyectos.

Con respecto al transporte de pasajeros, existen diversas clasificaciones, se presentarán las más importantes y las que servirán para mayor entendimiento

de nuestro estudio, tomando como base las nuevas características tecnológicas y operativas.¹¹

Clasificación por su uso. Se planteará esta en la forma en que se hace uso o se tiene acceso al transporte.

1. Transporte Privado. Vehículos de propiedad privada operados por y para los fines de los mismos propietarios.
2. Transporte Público de Alquiler. Servicio prestado por un operador y a disposición de aquellos que cumplan con las condiciones de un contrato para el traslado.
3. Transporte Público de Pasajeros. Se trata de sistemas de transporte operados por una empresa-estatal o privada, con rutas y horarios fijos, al servicio de cualquier persona que pague la tarifa establecida, y son usados en áreas de densidad media y alta. (Combi, Microbús, Tranvías, etc.).

Clasificación de acuerdo a las características tecnológicas de los vehículos. Esta permite visualizar analíticamente las diferencias entre las unidades de transporte utilizadas.

1. Transporte Peatonal o Marcha a Pie. Forma natural del ser humano para desplazarse y guiarse con sus pies.
2. Transporte por Bicicleta. Vehículo individual, con limitación de velocidad y capacidad física humana.
3. Transporte en Automóvil Particular.

11. Tesis: Apuntes para la Planeación de Transporte Urbano de Pasajeros. 1990. IPN-UIPCSA.

4. Transporte por Motocicleta. Está provisionado de un motor y por lo tanto, ligeramente es más pesado y grande.
5. Autotransporte de Pasajeros Complementario, (Combi y Microbús). El conductor no debe ser necesariamente el propietario. Estos son impulsado por un motor de combustión interna.
6. Autotransporte Urbano (Autobús).
7. Autotransporte Eléctrico Urbano (Trolebús). Similares a los autobuses solo que éstos tienen propulsión eléctrica y el recorrido queda confiado al cableado eléctrico.
8. Tranvía. Se desplaza sobre vías de ferrocarril que pueden tenderse en una avenida.
9. Tren Ligero.
10. Tren Urbano de Rueda Neumática (metro).

1.2 SISTEMAS DE INFORMACION

Significado de la información.

Especialmente en los sistemas de información lo que interesa realmente son los aspectos de la información y hay que identificar los problemas de suministro de la información correcta.

En los sistemas de organización (humanos), los elementos se constituyen por los individuos que están dentro del sistema. Si se quiere que esos individuos actúen en forma concertada, deben comunicarse, es decir deben recibir y transmitir señales.

Una señal es un estímulo preparatorio que predispone a una persona para que actúe de cierto modo basándose en su experiencia.

Evolución de un sistema de Información.

Las necesidades básicas de información de una compañía (grande o pequeña), y lo que constituye un sistema satisfactorio, se podrá comprender mejor en la forma en que las necesidades de información se hacen más complejas, y a medida en que se ensanchen las operaciones de la organización, como la forma en que pueden desarrollarse o mejorarse esos sistemas mediante la modificación de un sistema manual.

Información de personal.

El sistema de información de personal se encarga del flujo de información relacionada con los que trabajan en la organización, así como de las futuras necesidades del personal. En casi todas las organizaciones, el sistema se ocupa principalmente de los cinco subsistemas básicos de la función de personal que son : reclutamiento, colocación, adiestramiento, compensación y mantenimiento.

Comunicación.

La comunicación es la transferencia de información.

Los sistemas de información y la administración.

"Los flujos de información son tan importantes para la vida y la salud de un negocio, como lo es el flujo sanguíneo para la vida y salud del ser humano".

Esto se aplica tanto a las pequeñas como a las grandes organizaciones. En realidad, los sistemas de información superiores han permitido que muchas compañías pequeñas compensen con creces las economías de escala de que disfrutaban sus competidores mucho mayores.

Se ha dicho que la recta de una buena decisión es la siguiente : "noventa por ciento de información y diez por ciento de inspiración". La información es el catalizador de la administración y el ingrediente que reúne las funciones administrativas.¹²

Características comunes de las organizaciones y de los sistemas de información.

1. Los sistemas de información y organización pueden analizarse, diseñarse y administrarse como sistemas, mediante los principios generales del diseño.

2. Ambos son procesos que van hacia adelante, de donde se reconoce que son dinámicos y no estáticos, y que hay que tener en cuenta su naturaleza cambiante.

3. Los elementos de cada uno están unidos funcionalmente y en cuanto a operación, se presenta la necesidad de diseñar un sistema de información, para que permita la integración de las partes de la organización a la que da servicio. Esto se conoce como enfoque "total de sistemas".

4. Tanto el sistema de organización como el de información, tienen salidas en ambos casos, para el primero esto significa un objetivo, pero para el de información, es una decisión que resulta de los datos suministrados mediante el sistema.

Otra clasificación de información que se presenta es la siguiente:

1. Según su estructura temporal.

A) Histórica

B) Predictiva

12. Integración y Administración de Sistemas. R.A. Johnson/F.E. Kast/ J.E. Rosenzwein. Editorial Limusa.

2. Según su expectativa.

A) Anticipada

B) Inesperada

3. Según su fuente.

A) Interna

B) Externa

4. Según su panorama.

A) Resumida

B) Detallada

5. Según su frecuencia.

A) Alta

B) Baja

6. Según su Organización.

A) Libre

B) Estructural

7. Según su Precisión.

A) Alta

B) Baja

Definición de Sistemas de Información:

Es un conjunto de procedimientos ordenados que, al ser ejecutados, proporcionan información para apoyar la toma de decisiones y el control de la organización. La información se define como una entidad tangible o intangible

que permite reducir la incertidumbre acerca de algún estado o suceso.¹³

Los sistemas de información existen desde que el hombre habita en la tierra, los primeros sistemas eran naturalmente demasiado rudimentarios y sujetos a distorsión o demoras excesivas. Individuos, organizaciones y naciones siempre han ordenado y procesado su información, los primeros sistemas, eran demasiado sencillos, su función era el intercambio de noticias, historias y anécdotas de la comunidad, a medida que las economías progresaban más allá de su nivel de subsistencia; la información sobre el cambio de valor de bienes y servicios para el trueque y el comercio adquirió mayor importancia.

Estos sistemas se diseñan para lograr, la acción simultánea de las partes separadas, aunque recíprocamente relacionadas, se produce un efecto total mayor que el de la suma de los efectos considerados como independientes.

La información será el medio de los sistemas de información, la estructura para la implantación del enfoque de sistemas para los gerentes del mañana. Una tendencia importante en lo futuro será la continuación y aceleración de la actual explosión de ésta, unidas a la necesidad de más y mejor información para la toma de decisiones. Habrá técnicas y equipos muy mejorados para manejarla, pero el elemento crítico seguirá siendo el mismo de ahora : la administración de información. Esta requiere la combinación adecuada de los elementos restantes de la organización, en un diseño de sistemas. Los gerentes sobre todo deberán tomar parte activa en la implantación de esto sistemas de información.

Lo anterior nos sirve como base para el desarrollo de nuestra investigación y

13. Conceptos de los sistemas de información para la Administración. Henry C. Lucas. Editorial Mc. Graw Hill.

darnos cuenta que los sistemas son muy importantes para el buen funcionamiento y desarrollo de cualquier organización.

BREVE HISTORIA RUTA 2.

El 10 de enero de 1955 se presenta un proyecto para el establecimiento de un servicio rápido de transportación de pasajeros.

Servicio que se propuso :

Debido a la necesidad de la creación de un "servicio rápido" de transporte de pasajeros de autos-turísticos, dejada de a un peso, este criterio se confirma por el uso y demanda que existe en él, pero su establecimiento debe descansar en la vigilancia y reglamento de la ley así como la organización de su funcionamiento para el mejor provecho de la sociedad. Para alcanzar tal fin se han venido haciendo investigaciones y estudios sacando como conclusión los siguientes puntos :

1. La formación de una empresa responsable.
2. El establecimiento de líneas o rutas troncales principales para saber :

a) Villa Obregón, Insurgentes, Zócalo.

Esta línea se establece sobre las calles de Insurgentes, Reforma, Juárez, Madero y Zócalo.

b) Lomas de Chapultepec, Zócalo.

Esta línea se establece sobre las calles de Paseo de la Reforma, Juárez, Madero y Zócalo.

c) Villa Gustavo A. Madero, Zócalo.

Esta línea se establece sobre la Calzada de Guadalupe, Brasil, Peratvillo y Zócalo.

d) Tlalpan, Zócalo.

Esta línea recorre la Calzada de Tlalpan, San Antonio Abad, 20 de Noviembre y Zócalo.

e) Otras según las necesidades.

3. El tipo de unidades para el servicio : autos turismo.

4. Cantidad de vehículos por línea :

Diez vehículos por cada línea troncal, y los escapes se cubrirán con cinco unidades por lo menos cada uno.

5. Las tarifas de este servicio serán de \$1.00 (un peso) en recorridos de terminal a terminal y puntos intermedios.

6. Horas de servicio : de las 7 a.m. a las 21:00 horas.

7. Se adoptará un color de pintura uniforme para los carros de esta empresa.

El servicio de transportación colectiva, con fecha del 4 de abril de 1968; se creó con el propósito de regularizar , para beneficio de los usuarios el servicio de transporte de pasajeros que llevan a cabo permisionarios de automóviles de alquiler, sin itinerario fijo.

Cubriendo la ruta conocida con el nombre de "Zócalo-Diana-Reforma", (Ruta-2).

Se hace del conocimiento de los interesados los siguientes requisitos :

1. Para que un permisionario de automóvil de alquiler, sin itinerario fijo pueda prestar el servicio de transportación colectiva (pasajeros), deberá presentar solicitud ante la dirección general de tránsito observando lo siguiente.

a) El automóvil en que se preste el servicio deberá portar placa de circulación inferior al número 6658;

b) El permiso para transportar pasajeros en automóvil de alquiler sin itinerario fijo, deberá estar regularizado en los términos del acuerdo del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, de fecha 7 de Agosto de 1967.

Solamente se concederá autorización a los permisionarios que regularmente hayan venido prestando el servicio colectivo en dicha ruta.

2. Una vez que la dirección general de tránsito autorice al permisionario para prestar el servicio a que se refiere el punto anterior, deberá pintar el automóvil en la forma que expresamente determine esta dirección.

3. La tarifa autorizada para el servicio a que se refieren las presentes disposiciones, es la siguiente.

Zócalo-Diana.....	\$1.00
Zócalo-Las Palmas.....	\$2.00
Zócalo-Defensa Nacional.....	\$2.00
Zócalo-Reforma (Km. 13.5).....	\$3.00
Zócalo-Villa Alvaro Obregón.....	\$3.00
Zócalo-División del Norte.....	\$3.00
Diana-Villa Gustavo A. Madero.....	\$2.00
Lugares Intermedios.....	\$1.00

4. Los permisionarios deberán llevar en el interior del vehículo, en forma visible, la tarifa autorizada y la tarjeta de identificación del automóvil y del conductor.

5. Los permisionarios autorizados para prestar servicio en "sitios", no podrán operar en la ruta de transportación colectiva.

6. Se establecen los siguientes lugares para ascenso y descenso de los usuarios :

- a) Sobre la avenida 16 de Septiembre, entre la Plaza de la Constitución y Palma para ascenso y descenso; y entre Motolinía y Bolívar, para ascenso.
 - b) Sobre la avenida Independencia entre Dolores y López para ascenso y descenso.
 - c) Sobre la avenida Madero, ascenso y descenso, entre Gante y Bolívar.
 - d) Sobre la avenida Juárez acera norte.
 - e) Fuera del primer cuadro, la dirección señalará los lugares para ascenso y descenso de los usuarios.
7. A partir del día 15 de Mayo de 1968 próximo la dirección general de tránsito retirará de la circulación los vehículos que presten servicio de transportación colectiva en la ruta "Zócalo-Diana-Reforma"(Ruta 2) y sus derivados, que no hubieren cumplido con las presentes disposiciones.¹⁴

A partir de los años cincuenta los coches que prestaban su servicio como taxis, viendo la demanda que comenzó a generar, el servicio colectivo; comenzaron a dar el servicio a bordo de coches SEDANES cuya tarifa era de un peso, y así nació el servicio de los llamados peseros; en los años 1967 y 1968, se reunieron varios compañeros para tratar de regularizar su servicio y que fuera autorizado por la Dirección General de Policía y Tránsito. Siendo hasta el año de 1968 en que el Departamento convocó a una asamblea en el auditorio del Mercado del Cine Sonora, en donde fue nombrada una comisión la cual estaba integrada por varios taxistas como el Sr. Alfonso Bustamante Vivanco, Sr. Leopoldo Núñez, Sr. Manuel Aguilera y algunos otros que se escapan de la mente; siendo estos los que en representación de los taxistas, se reunieron con el Director

14. Por cielo mar y tierra. Expedientes de Adolfo Ruiz Cortés. 1955. Archivo General de la Nación.

de Tránsito en ese tiempo el Teniente Coronel Figueroa, el Lic. Juan José Castillo Mota en representación del Lic. Rodolfo González Guevara Secretario de Gobernación. Para lograr autorizar y regularizar el servicio (peseros-colectivos); y así nacieron las dos primeras rutas de todos los compañeros que prestaban el servicio en Reforma-Lomas-Zócalo, Revolución, Calzada de Tlalpan y algunas otras siendo formadas por la ruta número 1 y la ruta número 2; y en un tiempo se formó la ruta número 3, de la periferia. En 1980-SI son autorizados para sustituirse a los SEDANES por vehículos del tipo COMBI, y a su vez en el año de 1985, empezaron a ser sustituidos por el programa de transformación a MICROBUSES, y que en la actualidad dada la gran demanda que existe, debido a la sobrepoblación en esta ciudad de México se ha iniciado este programa de transformación que en la actualidad lleva un promedio de doce mil microbuses sustituidos, faltando por sustituirse un promedio de treinta y cinco mil vehículos.¹⁵

A partir del día 4 de Abril de 1968 se empezó la regularización del servicio de *transportación colectiva*, surgiendo oficialmente La Unión de Taxistas Reforma y Ramales Ruta 2 A.C.; y quedando constituida una mesa directiva fundadora. El **Acta Constitutiva** por medio de la cual quedó integrada Ruta 2 es la siguiente:

En la Ciudad de México, a veintiocho de julio de 1969, yo, Jorge Sánchez Cordero, Notario Público Número 15 de esta capital, hago constar que a solicitud de los señores Alfonso Bustamante Vivanco, Manuel Aguilera Cervantes y José Rivera Casillas, en sus características de Presidente, Secretario y

15. Comentario hecho por el Sr. Heriberto Flores Nava. Presidente actual de Ruta 2., 1991.

Tesorero del Consejo Directivo de la UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES RUTA 2, ASOCIACION CIVIL, y de los señores Luis Gómez Salas y Florencio Zamudio Durán, Presidente y vocal del Consejo de Vigilancia de dicha Asociación, procedo a PROTOCOLIZAR, el Acta Constitutiva de la Asociación de referencia, la cual consta de una foja útil y que transcribo en el cuerpo de esta escritura, así como los estatutos que regirán dicha asociación y que agrego al legajo del apéndice de este instrumento para que forme del mismo y sean transcritos en los testimonios que de la presente expida. Para la debida eficacia de esta protocolización se obtuvo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, el permiso respectivo el cual es del tenor literal siguiente: al margen izquierdo un sello que dice PODER EJECUTIVO FEDERAL. MEXICO, D.F. ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES. DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS. DEP. PERMISOS. ART. 27 Núm. 15470. Exp. 334565. Dos timbres con valor de dos pesos, debidamente cancelados y perforados y al centro: LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES. En atención a que el Sr. Luis Gómez Salas, de la ciudad de México, distrito federal en escrito fechado al 12 de julio de 1969 solicita permiso de esta Secretaría para constituir en unión de otras personas una ASOCIACION CIVIL, cuyo fin común no tendrá carácter preponderantemente económico, de acuerdo con el Código Civil del Distrito y Territorios Federales bajo la denominación: "UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES RUTA 2, A.C." duración de indefinido y domicilio en México D.F.; cuyo objeto será: la defensa de los derechos de sus asociados, en los asuntos relacionados con el trabajo, de acuerdo con la Ley, la equidad y la justicia sin distinción alguna propugnar por una legislación justa, que elimine impurezas del sistema en respuesta a una verdadera necesidad del desenvolvimiento de conquistas nuevas, para es-

tablecer el estatuto legal de los taxistas, dignidad humana y en garantía del trabajo hicieran estos más responsables así mismos como más útil y respetuosos con la sociedad, así como con el Estado, por lo tanto su acción tendrá que unificar más núcleos para obtener una eficaz defensa de sus propios intereses y derechos para evitar la usura y explotación del gremio de taxistas, con capital de y para insertar en la escritura constitutiva de la asociación, la siguiente cláusula especificada en el artículo segundo del Reglamento de la Ley Orgánica de la fracción I del Artículo 27 Constitucional, por medio de la cual se conviene con el Gobierno Mexicano, ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, por los socios fundadores y los futuros que la asociación pudiera tener, en que : "Todo extranjero que en el acto de la constitución o en cualquier tiempo ulterior adquiere un interés o participación social en la asociación, se considerará por ese simple hecho como mexicano respecto de uno y otra, y se entenderá que conviene en no invocar la protección de su gobierno, bajo la pena, en caso de faltar a su convenio de pedir dicho interés o participación en beneficio de la nación mexicana", CONCEDE al solicitante permiso para constituir la asociación a condición de insertar en la escritura constitutiva la cláusula arriba transcrita en cada caso de adquisición de bienes raíces o inmuebles en general, deberá solicitarse de esta misma Secretaría el permiso previo. Este permiso se concede con fundamento en el artículo 3o. Fracción VII de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en los términos del artículo 27 Constitucional y sus Leyes Orgánicas y Reglamentos. Su uso implica su acepción incondicional y obliga al cumplimiento de las disposiciones legales que rigen el objeto de la sociedad; su incumplimiento o violación origina la aplicación de las sanciones que determinan dichos ordenamientos legales y el Decreto de 29 de junio de 1944, el texto

Íntegro de este permiso se insertará en la escritura constitutiva; y dejará de surtir efectos si no se hace uso del mismo dentro de 90 días hábiles de su expedición, México, D.F. a 15 de julio de 1969. SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION. P.O. DEL SECRETARIO. EL SUBDIRECTOR GENERAL. LIC. OSCAR GALENAO PEREZ. Rúbrica-A.M.-ata-20482.F-CAC-2o.c/s. Adq, Inm. El Acta Constitutiva es del tenor literal siguiente. "En la Ciudad de México, a las 10:00 hrs. del día 4 de abril de 1968, encontrándose reunidos en el Auditorio del Mercado Sonora los permisionarios de automóviles de alquiler sin itinerario fijo para transporte de pasajeros que hacen el servicio de peseros en la denominada Ruta 2 Zócalo-Diana-Reforma, con derivaciones a División del Norte, Villa A. Obregón, Palmas, Defensa Nacional, Cuitláhuac, Villa A. Madero y Zapata Mixcoac, se llevó a cabo la ASAMBLEA CONSTITUTIVA de una organización de los auténticos trabajadores del volante dedicados al transporte colectivo de esta Ruta. Estando presentes como REPRESENTANTES DEL DEPARTAMENTO. del D.F. el SR. Lic. Juan José Castillo Mota, y como REPRESENTANTE de la DIRECCION GENERAL de TRANSITO, el Sr. Subdirector Teniente Coronel JOAQUIN FIGUEROA LUVA, se efectuó la Asamblea en la cual habiéndose señalado las necesidades de constituir una ORGANIZACION verdadera y digna ante la cual las H. Autoridades pudieran tratar y resolver los problemas inherentes en forma conjunta y ya no en forma unitaria (como había sucedido hasta esta fecha) se procedió a formar la UNION DE TAXISTAS REFORMA Y RAMALES A.C. llevándose a cabo la votación necesaria a fin de formar el consejo directivo, habiendo resultado electos por mayoría para los cargos las siguientes personas :

PRESIDENTE ALFONSO BUSTAMANTE VIVANCO.- SECRETARIO MANUEL AGUILERA CERVANTES.- TESORERO JOSE RIVERA CASILLAS.

Con esto se procedió a suspender las labores de esta ASAMBLEA para continuarse el día 29 de mayo de 1968 (en el mismo local y hora) en la cual se procedió a la formación del Consejo de Vigilancia, habiéndose designado por mayoría a las siguientes personas : PRESIDENTE LUIS GOMEZ SALAS.-1o. VOCAL FLORENCIO ZAMUDIO DURAN. Quedando en ésta forma constituida la UNION DE TAXISTAS REFORMA Y RAMALES A.C. (RUTA 2) (Posteriormente el Sr. Tesorero, por razones de salud renunció a su puesto, pasando a ocuparlo en forma interina el Sr. JOSE RIVERA CASILLAS, y el puesto de PRESIDENTE DEL CONSEJO DE VIGILANCIA, el Sr. LUIS GOMEZ SALAS). Se levanta la presente acta para los efectos registrados a los nueve días del mes de julio de 1968.

YO EL NOTARIO DOY FE : de la verdad del acto, que lo relacionado e inserto concuerda fielmente con sus originales que tuve a la vista y a los cuales me remito así como del conocimiento y capacidad legal de los otorgantes, los que manifestaron respeto al IMPUESTO SOBRE LA RENTA que lo tienen pagado sin justificarlo, por lo que les advertí de las penas en que incurrir quienes declaran con falsedad ante funcionarios Público y por sus generales dijeron ser : el señor Alfonso Bustamante, de 50 años, casado, originario de El Oro, Estado de México, que nació el 30 de Octubre de 1918, con domicilio en la Luz, número 49 Colonia General Anaya; el Sr. Manuel Aguilera, de 46 años, casado, originario de Matamoros Coahuila, que nació el 10 de junio de 1923, con domicilio en Oriente Ciento Cincuenta número mil setecientos cincuenta y dos, colonia Escuadrón doscientos uno; y el Sr. José Rivera de cincuenta y dos años, casado, originario de Zapotiltic, Jalisco que nació el 16 de noviembre de 1916, con domicilio en Prosperidad número cuarenta y dos C. cuatro Colonia Escuadrón; el Sr. Luis Gómez Salas de 36 años de edad, casado, que nació el

9 de noviembre de 1932, con domicilio en Sarazate número ciento diecisiete A, Colonia Peralvillo, originario de esta ciudad; y el Sr. Florencio Zamudio Durán, de 51 años, casado, originario de Morelia, Michoacán que nació el 17 de Octubre de 1917, con domicilio en Lago Ladoga; número 165, Colonia Anáhuac, en esta ciudad, de donde todos son vecinos, mexicanos por nacimiento y de origen.

LEIDA que les fue la presente escritura y explicándoles el valor, fuerza y alcance legales de su contenido, manifestaron su conformidad y firmaron en comprobación el día de su fecha. Doy Fe.- JOSE RIVERA.-M. AGUILERA.- LUIS GOMEZ SALAS.- FLORENCIO ZAMUDIO D.-A. BUSTAMANTE.- Rúbricas.

ANTE MI .- DOY FE : JORGE SANCHEZ CORDERO.- Rúbrica.- EL SELLO DE AUTORIZAR.

MEXICO, a seis de agosto de mil novecientos sesenta y nueve.- Autorizo definitivamente esta escritura hoy en que fue satisfecho el Impuesto del Timbre causado por la operación Doy Fe.- JORGE SANCHEZ CORDERO.- Rúbrica.- EL SELLO DE AUTORIZAR al margen de la matriz obra la razón que a continuación copio :

NOTA PRIMERA.- México a seis de agosto de mil novecientos sesenta y nueve.- Hoy de pago Impuesto de Timbre causado por la operación al centro, según nota marcada con la Certificación número cuatro mil quinientos sesenta y cinco, misma que agrego al legajo del Apéndice correspondiente bajo la letra "A", y para constancia pongo la presente Doy Fe.- Derechos devengados \$2.00 Cs. SANCHEZ CORDERO.- Rúbrica.

ART. 2,554.- "En todos los poderes generales para pleitos y cobranzas, bastará que se diga que se otorga con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la ley para que se entiendan conferidos sin limitación alguna.- en los poderes generales para administrar

bienes bastará expresar que se dan con ese carácter, para que el apoderado tenga toda clase de facultades administrativas.- En los poderes generales para ejercer actos de dominio, bastará que se den con ese carácter, para que el apoderado tenga todas las facultades de dueño, tanto en lo relativo a los bienes como para hacer toda clase de gestiones a fin de defenderlo.- Para limitar a los tres casos antes mencionados, las facultades de los apoderados se consignarán como poderes especiales.- Los notarios incertarán estos artículos en los testimonios de los poderes que otorguen."

En el legajo del Apéndice correspondiente al acta que se deja asentada obra el documento que a continuación copio :

En la Ciudad de México, a las 10:00 hrs., del día 4 de abril de 1968, encontrándose reunidos en el Auditorio del Mercado de Sonora los permisionarios de Automóviles de Alquiler sin Itinerario Fijo que hacen el Servicio de Transportación Colectiva (denominados popularmente peseros) en la Ruta No.2 en las que están comprendidas las siguientes derivaciones Diana-Zócalo, Diana-Lomas, Diana-Villa, Diana-San Angel, Diana-División del Norte, Diana-C.Satélite, y Zapata-Mixcoac, se lleve a su realización la "ASAMBLEA CONSTITUTIVA" de la Organización de los auténticos trabajadores del volante dedicados al transporte colectivo en la ya mencionada Ruta No. 2.- Estando presentes como representantes del Departamento del Distrito Federal el C. Lic. Juan José Castillo Mota, y como representante de la Dirección General de Tránsito del D.F., al C. Subdirector Tte. Corl. Joaquín Figueroa Luna, se efectuó la Asamblea General Constitutiva en la cual, habiéndose señalado las necesidades de formar una original verdadera y digna de representación ante la cual las H. Autoridades pudieran tratar y resolver los problemas inherentes a la transportación colectiva en forma conjunta y no en forma unitaria (lo cual

había sucedido hasta la fecha), se procedió a formar, por acuerdo de una mayoría absoluta, la Organización: "UNION DE TAXISTAS REFORMA Y RAMALES RUTA No.2 A.C.". Logrando así llevar a la realidad el anhelo de todos los compañeros de tener la representación y el reconocimiento necesario ante todas las H. Autoridades del Distrito Federal.- Así mismo se realizó la votación necesaria para integrar el Consejo Directivo, habiendo resultado electos, por mayoría, los siguientes compañeros: Presidente: Alfonso Bustamante Vivanco; Secretario: Manuel Aguilera Cervantes; Tesorero: José Rivera Casillas. Al finalizar la mencionada elección, se procedió a suspender las labores de ésta Asamblea General Constitutiva para reanudarse las labores el día veintinueve de mayo de mil novecientos sesenta y ocho en el mismo domicilio y hora señaladas para la iniciación de labores; siendo el objetivo principal de esta segunda sesión el elegir a los compañeros que pasarían a ocupar los cargos del "Consejo de Vigilancia", habiendo resultado selectas por mayoría de votos las siguientes personas : Presidente: Luis Gómez Salas; 1er. Vocal: Florencio Zamudio D.; 2o. Vocal: Javier Gasca H. Al darse por terminadas las labores de la Asamblea General Constitutiva quedó determinado el surgimiento firme y definitivo de la Organización que llena la voluntad genuina y auténtica de los verdaderos permisionarios de la Ruta No.2, y que a partir de la fecha se denominará: "Unión de Taxistas y Ramales Ruta No. 2 A.C." Para los efectos legales que haya lugar se levanta la presente acta a los veintinueve días del mes de mayo de mil novecientos sesenta y ocho, siendo las catorce horas con veinte minutos.- JUAN ROJAS .- ciento siete firmas ilegibles . ESTATUTOS DE LA RUTA No. "2". Los compañeros taxistas dedicados al servicio de PESERO: Acuerdan constituirse en una Asociación Civil bajo la denominación de Unión de Taxistas de Reforma y Ramales, A.C. Ruta 2, y señalan como residencia la

Ciudad de México, D.F., sin perjuicio de que en lo futuro establezca secciones, delegaciones o agencias en cualquiera otra población que se encuentren dentro de los límites de la República Mexicana, se integrarán por Taxistas.- Reconocen como base de su Asociación Civil a los grupos de personas físicas que practiquen el mismo trabajo, y se ajustarán a las disposiciones que normen la vida propia, en el ejercicio de satisfacer mejor sus necesidades. La duración de la Asociación, será por tiempo indefinido. Tendrá por finalidad la defensa de los derechos de sus coasociados en los asuntos relacionados con el trabajo de acuerdo con la Ley, la equidad y la justicia, sin distinción alguna.- Propugnar por una legislación justa, que elimine impurezas del sistema en respuesta a una verdadera necesidad del desenvolvimiento de conquistas nuevas, para establecer el estatuto legal de los taxistas que fije con precisión sus obligaciones y derechos, sin menoscabo de la dignidad humana y en garantía del trabajo y sean éstos más responsables así mismo como más útiles y respetuosos con la sociedad así como con el Estado.- Por lo tanto, su acción tendrá que unificar más núcleos para obtener una eficaz defensa de sus propios intereses y derechos para evitar la usura y desplantación del gremio de taxistas.- Por la naturalidad de los problemas, se buscará por todos los medios la resolución, más no crearlos con fines lucrativos en perjuicio de la colectividad.- Será una obligación contribuir al desarrollo económico, social y cultural de México, para fortalecer la convivencia que garantice plenamente la unidad y las realizaciones de los ideales que consagra la Carta Magna de nuestra Constitución, que es el respeto a la vida del hombre. En resumen, sumarlos a la unidad nacional difundida patrióticamente por el C. Sr. Presidente de la Rep. Mex., que es liberación moral e independencia económica con justicia social; procurar por la preparación de los miembros y de sus hijos, tradición que aspira a realizar

el progreso y la continuidad de nuestras dignas autoridades, hacia un porvenir mejor en la vida de la Patria.

Incluimos toda el Acta con el fin de hacer notar que Ruta-2 comenzó desde un principio cumpliendo con los requisitos que manda la ley, cabe hacer notar que aun prestan su servicio rutas que no están inscritas y las personas que son sus dirigentes se enriquecen a base de éstas ya que no tienen conocimiento de lo que es una asociación establecida, lo anterior es un ejemplo claro de cómo se elabora y que elementos la integran.

II.2 BREVE HISTORIA DEL TRANSPORTE

Unos años antes de 1890 inventores franceses, ingleses y alemanes idearon motores que consumían combustible, líquidos y gaseosos.

Hacia 1885 los alemanes Gottlieb Daimler y Karl Benz, fabricaron coches movidos con motores de petróleo.

El estadounidense Charles Duryea construyó en 1893 el primer automóvil de América.

En ese tiempo sólo los ricos podían comprar automóviles, hasta que un estadounidense, Henry Ford, decidió fabricar uno que estuviera al alcance de los trabajadores, presentó el famoso modelo T ford en 1908 cuya producción en masa comenzó en 1912 era de estructura sencilla y fácil de reparar y rodaba a una velocidad máxima de 64 km/hr., notable para su época.

A medida que las ciudades se poblaban y crecían, en el siglo XIX, hubo que buscar nuevas formas de transporte público, en Londres por ejemplo había ómnibus tirados por caballos, pero no bastaba para enfrentarse con el aumento

de la población, una forma de resolver el problema era construir ferrocarriles subterráneos. El primero de ellos se inauguró en Londres en 1863.

En Nueva York, un (metro) elevado transportó pasajeros por vías situadas por encima de las calles similares a puentes.

Los tranvías eléctricos aparecieron a fines del siglo pasado, se movían sobre rieles, los trolebuses que corrían sobre neumáticos y recibían energía eléctrica de cables tendidos sobre ellos reemplazaron a los tranvías y estos a su vez fueron reemplazados por los autobuses.¹⁶

La Ciudad de México se encuentra actualmente en una situación muy difícil. Su futuro depende de la modificación de muchas tendencias que hoy se observan en la política del transporte, además de resolver su propia problemática puede apoyar o entorpecer muchas de las grandes decisiones sobre el futuro del medio ambiente y el ordenamiento del crecimiento.

En 1988, la longitud total de las rutas del transporte colectivo tanto estatal como privado del D.F., alcanzó los 14 mil kms., de los cuales la mitad corresponden a Ruta-100, la red de trolebuses y el tren ligero cuentan con 535 Kms; el metro se extiende a lo largo de 141 kms. de vías dobles. La extensión de las rutas de combis y minibuses es similar a la de ruta-100.

El transporte urbano tiene lugar en un espacio geográfico ocupado por una aglomeración de asentamientos humanos, que realiza actividades predominantemente industriales y de servicios, dicha sociedad posee una estructura social dada y un grado avanzado de educación, cultura y tecnología, dirigida por una clase dominante misma que ejerce su poder en base a una estructura política-administrativa previa, ésta tiene un carácter creciente en cuanto a dimensión y

16. Enciclopedia Grobier.

densidad, este fenómeno está explicado principalmente por el flujo migratorio campo-ciudad generado por la industrialización que comenzó a principios de siglo.

Estas actividades se realizan con gran intensidad en un espacio restringido lo cual propicia un desarrollo acelerado de intercambios culturales, políticos, económicos, tecnológicos y sociales. Consecuentemente, el transporte debe plantearse de tal forma que no solo responda a esta dinámica sino que sirva como un factor de desarrollo.

Se afirma que es un fenómeno económico ya que el transporte permite al ser humano la producción, la distribución, intercambio y consumo de productos naturales y manufacturados. También posibilita el desplazamiento para la realización de las actividades laborales o para acudir de su lugar de habitación a su lugar de trabajo. Aunado a lo anterior, el transporte es en sí mismo una actividad del sector terciario de la economía, vincula los demás elementos y agentes económicos.

El transporte de pasajeros es un fenómeno político porque es una actividad planificada, regulada y -a veces- prestada por el estado; está sujeto a un marco jurídico administrativo; su organización y modalidades implican la intervención de diversos intereses, factores, agentes y fuerzas socioeconómicas los que reflejan a su vez la estructura jerárquica de la sociedad; además el transporte dinamiza y multiplica los contactos sociales, tanto individuales como grupales, posibilitando la participación de las personas en la conducción de la sociedad urbana.

Se habla de que el transporte urbano de pasajeros es un fenómeno tecnológico porque, tiene una estrecha interacción con la evolución de los métodos y medios creados por el ser humano, para servirse de la naturaleza es decir, la

necesidad de traslado en la sociedad humana impulsó el surgimiento y constante desarrollo de técnicas y aparatos para mejorar estas mismas posibilidades de desplazamiento en cuanto a eficiencia y eficacia, al mismo tiempo los diversos productos tecnológicos han impulsado históricamente el mejoramiento constante de los sistemas de transporte, esta palabra implica necesariamente el traslado en la dimensión espacial. Este espacio se denomina urbano porque es el asiento de un conglomerado poblacional denso y con constante crecimiento, en esta política administrativa delimitada se realizan, actividades industriales y de servicio.

En todas las grandes ciudades el problema del tiempo y el costo de transporte es de compleja y costosa solución, a pesar de cuantiosas inversiones, ninguna gran ciudad a logrado evitar la congestión y el tiempo dedicados a los desplazamientos.

La Ciudad de México se encuentra actualmente en una situación muy difícil. Su futuro depende de la modificación de muchas tendencias que hoy se observan. La política de transporte, además de resolver su propia problemática puede ayudar a entorpecer muchas de las grandes decisiones del futuro del medio ambiente y ordenamiento del crecimiento actual en la zona metropolitana del D.F. que a crecido a una tasa del 5% anual por lo que se convierte en el área más poblada del mundo al albergar a casi 20 millones de personas. De estas 6 de cada 10 residen en el D.F. y el resto en 17 municipios conurbados del Estado de México. En transporte se realizan 29.45 millones de viajes/persona al día. La mitad de la población actual son niños y jóvenes que al irse incorporando a la población económicamente activa provocaran un crecimiento de la demanda de empleo, vivienda, educación, salud, vialidad y transporte.

En el D.F. se realiza el transporte a través de 234 rutas de autobuses de pasajeros; 8 líneas de metro; 27 líneas de trolebuses; una de tren ligero y 105 rutas de combis con 745 ramales. De las 234 rutas de autobuses operadas por Ruta-100, 162 llegan a estaciones del metro, 6 de cada 10 ramales atendidos por combis se conectan con éste.¹⁷

Las necesidades de traslado de la población tienden a concentrarse en el espacio y en tiempo. En el periodo de máxima demanda, que es entre las 6:00 a las 9:00 hrs., de cada 10 viajes que se efectúan 7 son para dirigirse al trabajo o a la escuela; así mismo, existe otro tramo de aguda demanda entre las 16:00 y las 19:00 hrs.. (Como se puede apreciar en el *diagrama 1*).

De los viajes que se generan en el lapso matutino, poco más de la tercera parte corresponde a las delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa y a los municipios de Nezahualcoyotl. El 44% de los viajes tienen como destino las delegaciones Cuahutémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, de los 29.45 millones de viajes que se realizan en la zona metropolitana en días laborales 3 de cada 4 se movilizan en el Distrito Federal. (Como se puede apreciar en el *diagrama 2*).

Día a día los autos privados, las combis y los minibuses han venido ganando terreno su crecimiento incide directamente en los niveles de contaminación, y provoca congestionamientos por la saturación de los espacios viales ya que existe una relación inversa entre la eficiencia del sistema y la capacidad de la unidad.

Por su importancia social, la contaminación atmosférica requiere de una atención especial. La creciente afluencia vehicular y la creciente demanda de

17. Programa Integral de transporte. Creado por la Secretaría de Protección y Vialidad, 1990

transporte ocasionada por el crecimiento demográfico y económico de la Ciudad de México, en una ubicación geográfica de cuenca y a una altura sobre el nivel del mar de más de 2000 mts., agudizan la contaminación ambiental.¹⁸

La altura de la Ciudad reduce la eficiencia de los motores de combustión interna; además las velocidades bajas hacen trabajar ineficientemente los motores. A su vez los distintos modos de transporte contaminan de manera diferente, siendo los automóviles particulares los mayores aportantes, tanto en la generación por viaje-persona como en volumen total. (Como se puede apreciar en el *diagrama No. 3*).

18. Revista preventiva. La voz del taxista No. 9, 10 y 11 de agosto y octubre 1990.

Diagrama 1 DISTRIBUCION DE VIAJES POR CAUSA EN HORAS PICO

MOTIVO DEL VIAJE	Millones de Viajes	%
TRABAJO	7.36	25.0
ESCUELA	5.15	17.5
OTROS	2.5	8.5
REGRESO	14.43	49.0
TOTAL	29.45	100.0

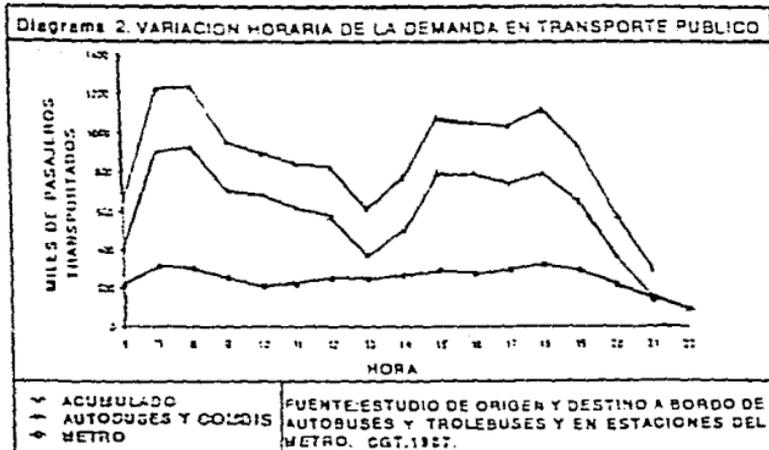


Diagrama 2 DISTRIBUCION DE VIAJES POR MEDIO DE TRANSPORTE

Diagrama 2 DISTRIBUCION DE VIAJES POR MEDIO DE TRANSPORTE							
Medio		No. de Vehiculos (1)		Viajes / persona / día (2)			
Distrito Federal	Metro	2,269	0.09%	139,262	4.8	15.00%	25.05
	Ruta 100	3,500	0.15%		4.2	14.26%	
	STE	450	0.02%		0.535	1.82%	
	Combis	50,000	1.99%		7.2	24.45%	
	Minibuses						
	Taxis	50,000	1.99%		5.56%	1.0	
Estado de México	Autobuses	7,000	0.28%	2'372,180	5.5	18.66%	4.4
	Combis	19,561	0.78%		1.8	5.11%	
	Minibuses						
	Taxis	6,502	0.28%		0.02	0.07%	
D.F.	Automóviles Particulares	1'572,180	62.59%	2'372,180	3.3	11.21%	4.4
EDO MEX	Automóviles Particulares	800,000 (3)	31.85%		94.44%	1.10	
TOTAL				2'511,482	29.45		

(1) Unidades susceptibles de operación.

(2) Millones de Viajes

(3) Datos estimados G.E.U

Diagrama 3		EMISIONES POR CONTAMINANTE Y POR SECTOR %				
CONTAMINANTE (1)	Sector					
	Transporte	Energía	Industria	Servicios	Suelo	TOTAL
Oxidos de nitrógeno NOx	25	25	19	1	0	100
Hidrocarburos HC	25	5	32	0	0	100
Bióxido de Azufre SO ₂	12	43	42	3	0	100
Partículas Suspensas PST	12	15	18	1	52	100
Monóxido de Carbono CO	25	1	1	0	0	100
Plomo Pb	100	0	0	0	0	100

(1) El Ozono, contaminante que alcanza normalmente las concentraciones más elevadas, es un contaminante secundario que no es emitido directamente, se forma en la atmósfera a través de complejas reacciones en las que participan los NOx, los HC y en cierta medida el CO mediante la intervención de la luz solar.

SECTOR TRANSPORTE ZMCM: (1) (2)					
CONSUMO ENERGÉTICO Y CARGA CONTAMINANTE					
MEDIO DE TRANSPORTE	VIAJES PERSONA/DIA	CONSUMO ENERGÉTICO KCAL x 10 ¹⁰ DIA	EMISIONES CONTAMIN TON/DIA	CONSUMO DE ENERGÍA KCAL VIAJES/PERS.	CARGA CONTAMINANTE GRAMOS VIAJES/PERS.
AUTOS PRIVADOS	4'400,000	8.00	7,435.0	20,100.0	1,857.5
COMBIS Y TAXIS	10'070,000	2.30	1,846.0	2,765.3	174.9
R-100	4'200,000	0.45	213.3	1,071.5	50.7
AUTOBUSES EDO. MEX.	5'500,000	1.03	533.2	1,812.7	58.0
METRO	4'500,000	0.15	13.1	319.2	2.78
TROLEBUS Y TREN LIGERO	535,000	0.01	1.0	212.8	2.12
TOTALES	29'450,000	11.94	10,038.3	4,072.8	341.5

- (1) I.C. INCLUYE TRANSPORTE DE CARGA.
 (2) FUENTES: CGT, SEMIP Y ESTIMACIONES DE LA DGRUE
 (3) INCLUYE: NOx, HC, SO₂, PST, CO Y Pb.

PROGRAMA INTEGRAL DE TRANSPORTE

La magnitud de los movimientos que tienen que realizarse todos los días en la zona metropolitana hacen del transporte de la Ciudad de México uno de los problemas de más compleja solución. A partir de las necesidades actuales y de las previsible, por los crecimientos en la población, por la estructura de edades y por los cambios económicos de la ciudad, debe decidirse la mejor manera de asignar los recursos económicos y las principales acciones para:

- Evitar el deterioro y colapso del transporte de la ciudad.
- Mejorar el transporte desde dos puntos de vista: La ciudad de los servicios existentes, y la cobertura de las zonas de menores ingresos.
- Satisfacer la demanda creciente de medios de transporte, privilegiando el servicio colectivo sobre el individual.
- Apoyar el programa de lucha contra la contaminación y los objetivos de ordenación urbana.

Hay zonas de la ciudad que carecen de servicios públicos de transporte; trabajadores que ocupan hasta tres horas diarias para transportarse; familias de salario mínimo que gastan hasta cuatro mil pesos diarios al tener que hacer dos o más transbordos; jóvenes que pierden muchas horas esperando medios de transporte. En estos momentos uno de los problemas de mayor impacto social que se debe atender es el transporte para coordinar rutas y modos de transporte, aprovechar mejor la infraestructura existente, mejorar la calidad del servicio, ampliando hacia las zonas menos atendidas para beneficiar a los sectores de menores ingresos y reducir el impacto contaminante del transporte.

Dada la complejidad del problema, que involucra a la mayoría de las variables del desarrollo y funcionamiento de la ciudad, se ha diseñado un programa integral que prevee los proyectos y decisiones necesarios para detener la tendencia de deterioro del servicio e iniciar la atención de los rezagos y los futuros crecimientos.

Por su carácter integral, el programa de transporte está estructurado por los siguientes componentes :

- A.- Administración del sistema de transporte.
- B.- Reordenamiento territorial en los modos de transporte.
- C.- Orientación de la expansión del sistema.
- D.- Impacto social.
- E..- Financiamiento.

EL PROGRAMA INTEGRAL DE TRANSPORTE, PROPICIARA EL REORDENAMIENTO DE LOS MODOS Y LOS MOVIMIENTOS A PARTIR DE LAS SIGUIENTES ACCIONES.

- Reordenamiento gradual de los movimientos buscando el acercamiento entre la vivienda, el trabajo y las escuelas y la creación de nuevas centrales de abasto, como parte de un sistema más descentralizado que simplifique la distribución de bienes en la ciudad.

- Coordinación metropolitana de los proyectos y programas de vialidad y transporte con énfasis en los municipios conurbados que tienen los mayores ritmos de crecimiento del Valle de México. En este proceso complejo cada entidad ira administrando sus decisiones de acuerdo a la realidad económica.



Y su soberanía, pero dentro de un marco de racionalidad y coordinación que permitirá lograr mayores beneficios para toda la población.

- Estructuración del transporte en relación a las características de la ciudad y las necesidades de la población. A partir del propósito de fortalecer el transporte colectivo, se ira conformando un sistema concéntrico.

- En las zonas intermedias de clase media y alta, introducir rutas concesionadas de autobuses que alimenten las estaciones del metro y permitan los viajes locales. En los principales corredores utilizados por autos en el poniente de la Ciudad, se estudiará la posibilidad de concesionar sistemas de transporte colectivo de carril confinado que sustituyan al automóvil privado.

- El Sistema de metro tendrá su expansión en los próximos años fundamentalmente sobre los corredores de gran demanda en las zonas populares de la metrópoli.

- La Ruta-100 se orientará a atender las colonias populares intermedias y las zonas periféricas que no tienen metro y en donde predomina la población de escasos recursos. Adicionalmente Ruta-100 opera sistemas locales de transporte en las zonas periféricas y en los poblados de la zona de conservación ecológica.

- Los Minibuses y las Combis gradualmente se convertirán en sistemas complementarios de alimentación en las líneas de Ruta-100 autobuses y el metro.

- Al mediano plazo deberá iniciarse un sistema de trenes radiales que conecte la Ciudad de México con otras ciudades situadas en cuencas externas del Valle de México.

- La política de vialidad apoyaría a la de transporte, evitando la ampliación de la infraestructura que solo arroja a los automóviles a través de una selección cuidadosa de proyectos bajo el objetivo de ir balanceando y completando la

estructura vial a través de la terminación de los proyectos inconclusos de las grandes obras como el Anillo Periférico, Circuito Interior y los Ejes Viales.

- Los estacionamientos se irán organizando para desalentar el uso del automóvil en las zonas centrales congestionadas mediante tarifas escalonadas. Se estimulará la construcción de estacionamientos en los lugares indicados y se utilizarán parquímetros con la misma estructura de precios y una estancia de duración limitada para ordenar el establecimiento en la vía Pública y propiciar el uso de los edificios de estacionamiento.

EXPANSION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

La expansión de los sistemas de transporte debe orientarse a cumplir los dos propósitos fundamentales de este programa: otorgar un peso mayor, al transporte colectivo que a el individual y dar preferencia a los modos de transporte colectivo que pueda mover grandes volúmenes de personas a menor costo, para la sociedad y con la menor contaminación ambiental posible. Ello implica :

- Expedir las líneas del metro hacia las zonas más populosas y desatendidas. (Como se muestra en el *diagrama 4*).
- Fortalecer a la Ruta-100, mejorar su eficiencia, su organización interna, su efectividad y sustituir sus unidades para que no contaminen y ofrezcan mejor servicio.
- Transporte alternativo con autobuses de alta comodidad para sustituir el transporte en automóviles en las zonas de mayores ingresos. (Como se muestra en el *diagrama 5*).

- En el transporte concesionado dar preferencia a los autobuses respecto a los microbuses y a estos con respecto a las combis como línea de desarrollo para el futuro.
- Mayor impulso a trolebuses y trenes ligeros. (Como se muestra en los *diagramas 5 y 6*)
- Una política deliberada, dentro de la ley para controlar el crecimiento del parque automotriz y regular su circulación de acuerdo con la política ecológica de la ciudad.

IMPACTO SOCIAL

Una gran parte de las decisiones de transporte que se han tomado en la Ciudad, a beneficiado a los sectores de ingresos medios y altos dejando desatendidas a amplias zonas de bajos ingresos del Valle de México. Las obras de vialidad construidas durante varias décadas han beneficiado principalmente al transporte individual en el que solo viajan el 15% de la población. Amplias zonas del Valle como Iztapalapa, Chalco, Chimalhuacán, Ecatepec, Cuauhtémoc, Azcapotzalco, y las zonas altas de Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Tlalpan tienen que pagar el transporte más caro de la ciudad cuando ahí radica una parte importante de la población de menores ingresos. En términos de contaminación el movimiento de automóviles genera porcentajes mucho más altos de contaminación por pasajero transportado.

El programa no sólo debe de tratar de atender a toda la población sino que se propone conectar la mayor parte de sus recursos en las zonas y la población de menores ingresos e ir equilibrando gradualmente los costos del transporte

Diagrama 4 METRO PRIORIDADES Y ZONAS POR SERVIR

Prioridad	Línea	Origen-Destino	Longitud km.	Número de estaciones	Costo km.	Costo Total
1	metro ligero	Parralén-Los Reyes	17	10	54,704	1'069,908
2	línea 8	Iztapalapa-Santa del Agua	16.8	16	63,303	1'399,496
2	línea 10	Guzmán-Ecatepec	20	20	80,925	1'515,500
4	línea 7	Rosario-Tlalreparada	3	3	75,000	225,000
5	línea 9	Tacubaya-Observatorio	1.5	1	130,000	195,000
			58.3	50		4'537,904

Diagrama 5 AUTOBUSES / RUTA 100 Y LINEAS PRIVADAS			
Operador	No. de Autobuses	Pasajeros/Año (MILLONES)	Pasajeros/Autobús/Día
RUTA 100	3,500	2,000	1,600
LINEAS	1,000 Express	298	900
PRIVADAS	2,000 Ordinaria	796	1,200
TOTAL	6,500	3,094	3,700

RUTA 100 / PROGRAMA RENOVACION DE EQUIPOS				
	TIPO	MOTOR	Nº.	TOTAL
AUTOBUSES RECONSTRUIDOS CON MOTOR ANTICONTAMIN/ DIE	Mesa	5V 92-TA	1,500	2,500
	Delphin	Per diesel	500	
	Conventional	GM-302A	500	
AUTOBUSES NUEVOS	Mesa	-	-	1,000
	Delphin	Per Diesel	700	
	Conventional	GM-302 A	300	
TOTAL			3,500	3,500

TROLEBUS - PRIORIDADES Y ZONAS POR SERVIR				
PRIORIDAD	LÍNEA	ORIGEN - DESTINO	LONGITUD	COSTO (Millones)
1	ADECUACION RED ACTUAL - ADQUISICION DE 200 TROLEBUSES			108,200
2	1.EJE 2 NORTE	CUATRO CAMINOS-EAN J. ARAN J.	25.0	77,532
	2.EJE 1 ORIENTE	SANTA ANITA - TASQUEVAL	25.0	40,700
	3.CORREO MAYOR	TEPITO - CHASACAHU	8.2	18,301.8
3	4.INSURGENTES	UTAPALPA - CO. UNIVERSITARIA	45.0	97,412
	5.REFORMA	m. AUDITORIO - LA VILLA	28.0	51,088
	6.E OLIVAR	METRO EUGENIALA VILLA	23.0	45,724.8
	7.EJE 1 NORTE	EL POCTO - m. CUATRO CAMINOS	30	11,825
	8.CETLAN	m. REVOLUCION - FERRERIA	18.0	35,784
	9.UTAPALAPA	UTAPALPA (ENTON) - EJE 2 SUR	12.8	25,440.5
TOTAL			207.0	517,718.8

Diagrama 6 TREN LIGERO - PRIORIDADES Y ZONAS POR SERVIR

PRIORIDAD	LÍNEA	ORIGEN - DESTINO	LONG. KM.	Nº. ESTAC.	COSTO / KM MILLONES	COSTO TOTAL
1	TAXQUEÑA	TASQUEÑA-XOCHMILCO	SUSTITUCION DE TRENES (12)			39,000
2	SAN FERNANDO	HUIPULCO - TLALPAN	2	4	RECURSOS 1989	
3	SAN FERNANDO	HOSPITALES-TLALPAN-V. OLIMPICA	3.1	5	10,613.87	32,903
4	LINEAS POR DEFINIR EN COPARTICIPACION CON SECTOR PRIVADO					
TOTAL						71,903

Diagrama 7 PROGRAMA OPERATIVO.

Meta: Incrementar cada año la oferta de transporte al doble que el crecimiento de la demanda para mejorar el servicio.

MODO	OBRAS Y EQUIPOS		COSTO mliones de pesos	Aumento en la Capacidad del Sistema de Transporte
	Actual	Incremento		
Metro	141.0 Km.	33.8 Km.	2'499,464.0	12.6%
Tran Ligero	12.5 Km.	5.1 Km 12 tranes	71,903.0	1.2%
Trolebus	522.5 Km.	207.0 Km. 450 trolebus nuevos 250 trolebus reconstruidos	517,716.8	12.4%
Ruta_100	3,500 autobuses en mal estado	3,500 autobuses en condiciones de operación eficients	320,000.0	9.5%
Autobuses Concesionados	—	3,000 autobuses	—	8.1%
TOTAL			3,408,083.8	43.8 %

para que se pague igual por el mismo tipo de servicio y no alrevés como ahora ocurre que quienes menos tienen más pagan por un servicio de menor calidad. La política de financiamiento busca que también en la parte de captación de ingresos, haya contenido distributivo para hacer radicar en mayor medida la expansión del servicio de los sectores de la población que pueden contribuir a ello.

FINANCIAMIENTO

En cualquier metrópoli el transporte suele representar las mayores inversiones. Es muy caro resolver el problema del transporte en todas las ciudades del mundo. Dada la capacidad de pago de la población, sería imposible resolverlo y menos tener una orientación social, financiando su expansión exclusivamente en la tarifa.

La sola operación de los sistemas públicos de transporte cuesta \$ 500.00 pesos por viaje (*Anexo 1*). Si se incluye la inversión aun suponiendo que se cuente con créditos, el rango de las tarifas variará entre \$ 2,000.00 y \$ 4,000.00 pesos por viaje esas tarifas son incompatibles con los propósitos sociales y con la realidad económica de la ciudad.

De ahí que la estrategia de financiamiento que sostendrá las decisiones de este programa, consistirá en mantener las tarifas como mecanismo para cubrir en la mayor proporción posible el costo de operación de los servicios.¹⁹

Para resolver el problema de mantenimiento mayor y el necesario crecimiento y mejoría del servicio que se propone, habrá que contar con una fórmula

19. Revista preventiva. La voz del taxista No. 14, 15 y 16. Enero, febrero y Marzo 1991.

cuadripartita de financiamiento.

1. Recursos fiscales necesarios por cubrir el subsidio sin el cual la transformación del servicio de transporte representaría un costo desproporcionado a la capacidad de pago de la población de menores ingresos.
2. Inversiones privadas directas y créditos a la inversión privada.
3. Créditos externos exclusivamente nuevos asignados a proyectos específicos.
4. Así mismo promover nuevas fórmulas para que las empresas contribuyan a financiar parte del costo de transporte de sus trabajadores.

Hasta aquí la historia del transporte y particularmente la de Ruta-2, esto se hizo con el fin de conocer como está integrada y el tiempo que lleva dando servicio al público.

Ahora en el siguiente capítulo se presenta el curso de capacitación completo, que ya se ha impartido en algunas rutas y se pretende darlo a conocer a todas las demás; con el fin de que todo operador tenga una amplia visión de los aspectos más importantes a los que se enfrenta diariamente.

CAPITULO III

PROGRAMA DE CAPACITACION PARA OPERADORES DE RUTA 2

En este capítulo se presenta brevemente un programa de capacitación que se ha llevado a cabo con conductores de algunas rutas del servicio público de transporte. Este ha sido implantado, con el fin de lograr que el servicio colectivo sea eficiente, ya que por medio de él se prepara al servidor público en todos los aspectos. Una definición de eficiencia sería: "Virtud o capacidad para lograr algo". De acuerdo a esta definición y en base a este programa, nosotros consideramos se resolverán muchos de los problemas del servicio y de esta forma obtener una máxima eficiencia como resultado. Dicho programa abarca los siguientes puntos:

III.1. RELACIONES INTERPERSONALES

Es cualquier interacción o relación entre dos o más personas, lo cual constituye que no solo se da con los miembros de una organización, sino en cualquier parte.

III.1.1. CONOCIMIENTO DE SI MISMO

Para conocernos a nosotros mismos, necesitamos saber como está integrado nuestro organismo, es decir conocer las partes de nuestro cuerpo.

Al ser humano, lo forman tres áreas que están delineando a la personalidad :

1. Biológico.
2. Psicológico.
3. Social.

Por lo tanto el ser humano es un ente "BIOPSIICOSOCIAL".

Partes que componen al ser humano :

- a) Aparato Digestivo.
- b) Aparato Respiratorio.
- c) Aparato Circulatorio.
- d) Aparato Locomotor.
- e) Aparato Sexual.
- f) Sistema Nervioso.

Breve explicación de los componentes:

- a) Aparato Digestivo.

Su función principal es ingerir, transformar, asimilar y absorber las partes nutrientes de los alimentos, como también la eliminación de estos.

Sus partes son:

Intestinos grueso y delgado

Esófago

Boca

Estómago.

Faringe

Recto

Ano

b) Aparato Respiratorio.

Su función, es la de proporcionar oxígeno a todo el organismo humano.

Sus partes son :

Fosas nasales

Laringe

Bronquios

Tráquea

Pulmones

Alveolos

Bronquiolos

c) Aparato Circulatorio.

Su función principal es la distribución de la sangre, en todo el organismo así como la oxigenación y purificación de la misma.

Sus partes son :

Corazón

Venas

Arterias

d) Aparato Locomotor.

Su función es la de sostener y transportar al ser humano.

Sus partes son :

Huesos

Articulaciones

Músculos

e) Aparato Sexual.

Su función principal es la reproducción y satisfacción sexual.

Partes masculinas :

Organos Externos : Pene

Escroto

Organos Internos : Testículos

Próstata

Vesícula Seminal

Conductos

Partes Femeninas :

Organos Externos: Labios Menores

Labios Mayores

Clítoris

Vagina

Endometrio

Organos Internos : Ovarios

Cuello de Utero

Vagina

f) Sistema Nervioso.

Su función es la de encargarse de regular, coordinar, y dirigir todas las acciones de nuestro organismo.

Sistema Nervioso Central. Encéfalo

Médula Espinal

Sistema nervioso Vegetativo y Autónomo. Son todas las funciones de nuestro organismo o cuerpo.

Sistema Nervioso Periférico. Se compone de los nervios sensitivos y motores así como de músculos.

Sentidos : Vista
Tacto
Olfato
Oído
Gusto

III.1.2. CONOCIMIENTO DE LOS DEMAS.

Esto se plantea como una necesidad.

Concepto de necesidad : Es la carencia de algo, esto a su vez provoca una motivación y con ello el comportamiento de la persona.

Necesidad--- Motivación--- Conducta--- Meta--- Satisfacción

u

Objetivo

El hombre es un ser social ya que necesita de los demás para lograr su desarrollo.

Tipos de necesidades según Maslow :

- A) Necesidades Físicas : Son aquellas indispensables para la conservación de la vida. Ejemplo : alimentarse, defecar, dormir, asearse, etc.
- B) Necesidades de Seguridad : Se refiere a la atención y seguridad de la persona : médica, habitacional y de empleo.
- C) Necesidades Sociales : Se requiere vivir dentro de una comunidad, necesita saber que es aceptado y pertenece a un grupo : Educación, deporte, etc.

D) Necesidad de reconocimiento: Darse cuenta que constituye un elemento estimado dentro del contexto de relaciones interpersonales, precisa destacar y contar con cierto prestigio.

E) Necesidad de Realización : Requiere expresar sus conocimientos y sus ideas, desea dejar huella en su paso en el mundo, busca la superación personal y mejoramiento familiar.

III.1.3 CONOCIMIENTO DEL MEDIO.

El ser humano tiene que comunicarse con el medio, básicamente con el externo; el cual recibe insumos y estímulos, proporcionando a la vez otros estímulos; esta comunicación es indispensable para la conservación de la vida. El conocimiento de la Ciudad, la urbanización, la metrópoli y el urbanismo, estos son conceptos preliminares para el buen entendimiento y conocimiento del transporte de pasajeros. La Ciudad como espacio físico, asiento de actividades humanas y del gobierno; la urbanización como proceso evolutivo de espacios, sociedades, economías y culturas; la metrópoli, resultado contemporáneo del anterior proceso y el urbanismo como instrumento social y de gobierno, para indicar favorablemente el desarrollo de las ciudades.

III.1.4 CONOCIMIENTO DE LA COMUNICACION.

Es el proceso mediante el cual transmitimos y recibimos, datos, ideas, opiniones, actitudes, para lograr la competencia y la acción, y conformar así un acuerdo común entre dos personas.

Emisor \longleftrightarrow Receptor

Por medio de esta relación se obtienen dos tipos de actitudes:

Positiva \longrightarrow Dispuesto al cambio

Negativa \longrightarrow Opuesto al cambio

Por medio de esto se trata de obtener una actitud positiva para lograr un mejor servicio entre los operadores - usuarios del transporte público.

III.1.5 DETERMINAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES.

La relación principal del motivo del viaje en una ciudad, es el de casa-trabajo, se establece una relación constante entre las zonas habitacionales hacia los diversos centros de empleo, aparte de otras actividades culturales, de recreación, compras, educación y salud.

Estas relaciones se caracterizan por lo siguiente:

Conductor:

- Origen y destino
- Horario de realización de los recorridos.
- Número de veces que realiza el viaje durante el día.
- Beneficio económico

Pasajero:

- Nivel de ingreso
- Nivel educativo
- Ocupación
- Edad

III.1.6 TRABAJO EN EQUIPO.

Es una necesidad ya que todos necesitamos de los demás, ya sea como apoyo, ayuda o un mejor desarrollo, es por eso que los operadores se deben llevar muy bien con sus compañeros por beneficio propio.

Un grupo pequeño cooperativo, esta en contacto continuo y se ocupa de una acción coordinada y cuyos miembros contribuyen responsable y estusiastamente a las satisfacciones en el empleo.

Un grupo es capaz de trabajar en forma conjunta como equipo solo cuando las personas que lo componen conocen los papeles de los individuos que van a colaborar, deben estar calificados para desempeñar funciones y desear cooperar; cuando se obtiene esto, los miembros actúan como un equipo basados en principios y sin esperar que alguien les de una orden. Sus miembros responden voluntariamente a su trabajo y emprenden acciones consecuentes para alcanzar las metas del equipo.

Las medidas de apoyo ayudan, al grupo a dar los pasos necesarios para este tipo de trabajo. Esto constituye la base de un acercamiento más estrecho aún a la cooperación, la confianza y la compatibilidad, de manera que se trate de crear un clima que favorezca estas condiciones.²⁰

20. Administración de Recursos Humanos. Arias Galicia. Editorial Trillas. En 1955 es aprobado por el Consejo Económico y Social.

III.1.7 RELACIONES INTERPERSONALES ENTRE CONDUCTORES Y PASAJEROS.

Para lograr una buena relación conductor-pasajero, se debe basar en lo siguiente :

Por parte del conductor. Principalmente que tenga conciencia, que es en las horas empleadas para trabajar donde va a relacionarse con infinidad de personas, a las cuales debe dar un buen trato, ser amable y accesible con ellas; cuando se requiera de dar información sobre alguna calle o dirección que se solicite proporcionarla adecuadamente.

En cuanto al pasajero. Lo más importante es respetar al conductor y no tratar de menospreciarlo por el solo hecho que se paga por el servicio que prestan, no provocar distracciones que pueden ocasionar accidentes, cuando se solicite algún tipo de información pedirla amablemente.

III.2 EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Es una documentación que todo ente debe tener conocimiento para tener un buen uso de las vías públicas; para no tener accidentes, ya que estos siempre son por falta de precaución.²¹

21. Manual de educación y seguridad vial editado por S.G.P.U. 1990.

III.2.1 SISTEMA MUNDIAL DE SEÑALAMIENTO.

En 1949 la ONU convocó a una asamblea de países miembros que se llevo a cabo en Ginebra Suiza.

En 1952 un grupo de técnicos dió un informe ante la comisión de transportes y comunicaciones de la ONU, se establecen bases para el Sistema Mundial de Señalamientos.

En 1968 el proyecto fue revisado y ratificado, en la convención sobre circulación vial, en Viena Austria.

MANUAL INTERAMERICANO.

En 1867 se celebró el X Congreso Panamericano de Carreteras, llevado a cabo en Montevideo Uruguay, se aprueba el manual, para el control de tránsito en calles y carreteras, éste coincide con el de México de 1966.

En la convención de Viena, se revisó el manual, y se elaboró la edición para 1970 que ha estado en vigor hasta la fecha.

SISTEMA DE SEÑALIZACION EN MEXICO.

En los años veinte México no contaba con un sistema de señalización de carreteras.

En 1930 se da el primer sistema titulado "Sistema de Señales de Tráfico", editada por la comisión nacional de caminos.

En 1938 al aumentar la red de carreteras se edita el manual de señales de tránsito.

En 1957 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, edita la parte VI de especificaciones generales, se da lo relativo a señalamientos de caminos en vigor hasta 1965.

En 1966 la Secretaría de Obras Públicas elabora, el Manual de Dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras, debido al acelerado desarrollo del sistema vial de nuestro país, para realizar el Manual se contó con la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del D.D.F., Departamento de Turismo.

Las señales son tableros fijados en postes o estructuras con símbolos, leyendas y con objeto de prevenir a los conductores de vehículos, sobre la existencia de peligros que limiten sus movimientos sobre el camino y proporcionarles la información, necesaria para facilitar su viaje.

Clasificación de las señales :

- A) Preventivas
- B) Restrictivas
- C) Informativas

A) Preventivas: Tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un peligro, estas señales tendrán un fondo de color amarillo con caracteres negros. (Anexo 2).

B) Restrictivas: Tienen por objeto indicar las limitaciones o prohibiciones que regulen el tránsito. Estas señales tendrán un fondo de color blanco con

caracteres rojo y negro, excepto la de alto que tiene fondo rojo y textos blancos.
(Anexo 3).

C) Informativas: Su objetivo es servir de guía para localizar o identificar calles y carreteras, así como nombres de poblaciones y lugares de interés, las señales de destino o identificación son de fondo azul en señales de servicios, los caracteres son blancos, señales elevadas y negros en todos los demás.
(Anexo 4).

III.2.2 CAMPO VISUAL.

Se refiere básicamente a la visibilidad que tiene el conductor, al ir manejando. Existen algunos factores como:

- Deslumbramiento. Oscuridad a la luz, el cual dura un promedio de 3 segundos.
- Ceguera Temporal. De luz a oscuridad, el cual dura un promedio de 6 segundos.

El conductor tiene un campo visual de 180° .

A continuación se presenta la relación entre la velocidad y el campo visual :

Velocidad	36 Km/Hr	64 Km/Hr	96 Km/Hr
Campo Visual	100°	75°	40°
Enfoque	100 m	300 m	500 m

III.2.3 LIMITACIONES FISICAS DEL CONDUCTOR.

Estas se presentan por las siguientes causas:

- Como conductor se tiene una limitación en horas de manejo (fatiga).
- El campo visual de un individuo es de 180° , con la velocidad, el ángulo de visión se cierra.
- Los cambios de luz, al ojo humano.

LIMITACIONES FISICAS.

NOMBRE	CARACTERISTICAS	CORRECCION
Miopía	Dificultad para ver con claridad desde lejos.	Lentes
Hipermetropía	Dificultad para ver con claridad de cerca.	Lentes
Astigmatismo	Vista borrosa por deformación de la cornea.	Lentes
Daltonismo	Confusión de colores	Lentes y operación
Estrabismo	Desajuste en el alineamiento visual.	Operación

III.2.4 LIMITACIONES PSICOLOGICAS DEL CONDUCTOR

Las más comunes son :

AREAS DE LA MENTE	PROBLEMA RESULTANTE	CAUSA
Conciencia	Disminuye en el estado de alerta.	Edad
Inteligencia	Debilidad mental, ligereza	Fatiga
Afectividad	Instinto de poder, agresión frustración.	Alcohol y Droga.
Emotividad	Sensaciones intensas, exageradas.	Condiciones de clima.

III.2.5 EDUCACION Y SEGURIDAD

Educación Vial .- En materia de tránsito son los conocimientos y normas de conducta que toda persona debe poseer, para hacer buen uso de las vías públicas, en calidad de peatón o conductor.

Seguridad .- Si los peatones y los conductores están al tanto de las leyes y reglamentos, esto les proporciona una gran confianza, sabiendo que no hay ningún peligro que temer.

IMPORTANCIA Y DEFINICION DE ACCIDENTES.

Para un conductor de servicio público es importante evitar accidentes, ya que tienen una gran responsabilidad por el público usuario.

Los accidentes se definen como : Resultado de una falta de precaución y del comportamiento de los conductores y peatones. Estos se pueden reducir teniendo respeto a los dispositivos de control en el tránsito.

CLASIFICACION DE LOS ACCIDENTES.

Los accidentes de tránsito se clasifican en :

- A) Volcadura
- B) Atropellamiento
- C) Choque o colisión

CAUSAS DE ACCIDENTES.

Del Conductor :

- Imprudencia
- Exceso de velocidad
- Falta de respeto a los dispositivos para controlar el tránsito.
- Manejar en estado de ebriedad
- Deslumbramiento.
- Impericia (incapacidad).

Del Peatón :

- Imprudencia
- Caminar sobre el pavimento o bajo las banquetas.

-- Cruzar fuera de la zona para peatones.

III.3 REGLAMENTO DE TRANSITO Y REGLAMENTO DE SERVICIOS PUBLICOS.

Estos dos reglamentos son importantes ya que ellos rigen tanto a los vehículos particulares, como a los vehículos de transporte público, por medio de esto se logrará un mejor servicio, por parte de los conductores, ya que estarán enterados de los artículos que deben respetar. (Por medio de este curso los permisionarios y choferes podrán conocer éstos reglamentos, ya que son muy pocos los que han tenido la oportunidad de leerlos por iniciativa propia).

III.3.1 ARTICULOS MAS IMPORTANTES DEL REGLAMENTO DE TRANSITO.

A continuación se presentan los más importantes y las principales sanciones.

Artículo 6 . Transitar en vehículos automotores por las banquetas. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 4 y 76. Transitar ante una concentración de peatones sin precaución, ni disminuir la velocidad. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 7 y 75. No respetar el derecho del paso del peatón al salir o entrar a una cochera. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 8. No respetar la preferencia de paso de peatones o invadir la zona peatonal. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 9, 69 y 71. No obedecer el semáforo o cualquier otra señal. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 10, 11 y 12. No disminuir la velocidad ante la presencia de educandos en zonas escolares. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 17. No respetar el derecho de motociclistas y ciclistas a usar un carril. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 35. Obstruir la visibilidad obscureciendo los parabrisas y ventanillas. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 36. Cuando no funcionan luces de frenos. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 36 y 98. No encender faros principales. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 51. Tirar o arrojar objetos o basura desde el interior del vehículo. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 53. Permitir el propietario la conducción de su vehículo, a personas que carezcan de licencia. Multa (5 salarios mínimos).

Artículo 71 y 87. No detenerse en intersección con ferrocarriles. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 75. No guardar distancia prudente. Multa (1 día de salario mínimo).

Artículo 76. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 76. Transitar en sentido opuesto, efectuar en vía pública competencia de velocidad. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 80. Conducir con exceso de velocidad. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 81. Usar sin autorización lámparas exclusivas de servicios de emergencia, los conductores no deberán seguir a los vehículos de emergencia. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 76, 89, 93 y 94. Sin precaución cambiar de carril. Multa (1 día de salario mínimo).

Artículo 83. Avanzar y obstruir la intersección, cuando no hay espacio libre en la siguiente cuadra. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 86. No ceder el paso al incorporarse a una vía primaria. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 92 y 107. Rebasar utilizando el carril de contraflujo. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 100 y 103. Estacionarse en lugar prohibido o en doble fila. Multa (3 días de salario mínimo).

Artículo 103. Estacionarse obstruyendo una entrada de vehículo. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 132. Abandonar el lugar del accidente. Multa (5 días de salario mínimo).

Artículo 150. La persona que en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, cometen una infracción al reglamento. Multa (será sancionado con arresto e incomunicación de 12 a 36 horas).

Artículo 144 y 145. Causas de remisión de vehículos al depósito.

- No contar con autorización para prestar el servicio público de pasajeros.
- Falta de taxímetro, no usarlo o traerlo en mal estado.
- Prestar servicio, sin portar en lugar visible comprobante de la revista.
- Hacer base en lugar no autorizado.
- Falta de calcomanía (engomado).
- Falta de placa o permiso.
- Que no coincidan placas, calcomanía y/o tarjeta de circulación.
- Que no tenga constancia de baja emisión de contaminantes.
- Estacionarse en lugar prohibido o doble fila.

Para la devolución del vehículo será indispensable, la comprobación de su propiedad o legal posesión y el pago previo de las multas y derechos que procedan.

III.3.2. ARTICULOS MAS IMPORTANTES DEL REGLAMENTO DE SERVICIO PUBLICOS.

El Presidente Manuel Avila Camacho, fue el que expidió este reglamento para beneficio del servicio público de transporte de pasajeros del Distrito Federal, los más importantes son los siguientes :

Artículo 1. El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un servicio público, cuya prestación es facultad del departamento de dicha entidad.

Artículo 6. Se requerirá la expedición de permisos, cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes, que no tenga itinerarios fijos y el servicio se pague por viaje o por hora.

Artículo 8. El Departamento del Distrito Federal, al hacer los estudios de planeación del tránsito y de los transportes, tomará en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Necesidad de establecer nuevos sistemas de transporte.
- b) Necesidad de dar servicio en zonas mal comunicadas en la actualidad o que carecen de medios de comunicación.
- c) Necesidad de que la capacidad del servicio propuesto sea adecuado a las necesidades del público.

Artículo 9. Cuando se trate de nuevos sistemas de transporte, los estudios deberán señalar las condiciones defectuosas de los sistemas en operación que trate de corregirse, las medidas que se hayan adoptado para remediar los

inconvenientes y los resultados que se obtienen, o las consideraciones que pongan de manifiesto que no es posible corregir tales deficiencias, sin recurrir al uso de sistemas distintos a los actuales.

Artículo 11. Cuando se trate de satisfacer las necesidades de hacer que la capacidad del servicio sea adecuado a las necesidades, se indicará si se han estudiado medidas en relación con las líneas actuales de operación tendientes a :

- a) Redistribuir en forma adecuada las líneas actuales indicando, si ha sido llevada a la práctica.
- b) Modificar los recorridos de aquellas líneas en que los vehículos van de vacío en el tramo final de su recorrido, hacia las terminales.
- c) Acortar los recorridos entre objetivos principales, a fin de que sean lo más recto posible.
- d) Disminuir el tiempo de recorrido haciendo que en lo posible las rutas no pasen por calles congestionadas.
- e) Aumentar la frecuencia de los vehículos de acuerdo con la demanda.
- f) Aumentar la capacidad de transporte, hasta los límites compatibles con las calles del recorrido y de acuerdo con las especificaciones.
- g) Aumentando el número de vehículos en circulación en alguna línea después de que sean cambiados los vehículos en servicio por otros que satisfagan la condición relativa al máximo de capacidad.

Artículo 16. En las concesiones y permisos que otorgue el Departamento del Distrito Federal, para la explotación del servicio de transportes, harán constar las siguientes obligaciones:

1. Prestar el servicio de manera uniforme.

2. Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, salvo en lo siguiente: encontrarse en estado de ebriedad, en desaseo total, o ejecutar actos contrarios a la moral.

3. Declarar que se someten las disposiciones de este reglamento a las estipulaciones que se establezcan en los contratos.

4. Ajustarse en la prestación del servicio a horarios, tarifas, especificaciones sobre equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficacia que a juicio de la autoridad exija la prestación del servicio.

5. Otorgar las garantías previstas en el reglamento.

6. Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en casos de resolución de contrato, revocación de permisos o en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio.

7. Contar con personal idóneo que tenga la educación y correcta presentación que exija el servicio público.

Artículo 17. El interesado en obtener concesión o permiso para la explotación o aprovechamiento de un servicio, ya se trate del establecimiento de un nuevo sistema de transporte, o apertura de nuevas líneas se debe formular solicitud al departamento y debe contener lo siguiente:

1. Nombre completo, edad, nacionalidad y domicilio.

2. Comprobación de que es mexicano de nacimiento.

3. Indicación de los medios de que se dispone para la explotación del servicio.

4. Declaración de sus condiciones económicas.

5. Tratándose de personas morales, la solicitante deberá comprobar que esta organizada conforme a las leyes del país, y en caso de que se tenga o llegue a tener socios extranjeros estos deberán hacer la manifestación formal de que

se consideran como nacionales respecto de los permisos que se solicitan.

6. Memoria que ponga de manifiesto la forma en que el interesado proyecto llevar a cabo la prestación del servicio público motivo de la concesión o permiso que solicita .

Artículo 21. Las garantías que deben otorgar el concesionario serán las que a juicio del departamento, se juzguen bastantes para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, debe incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservación de los reglamentos, en materia de tránsito y transportes.

Artículo 23. Tendrán derecho para solicitar y obtener concesiones y permisos, las personas, que habiendo satisfecho en sus solicitudes todas las condiciones y cumplan los siguientes requisitos :

1. Si se trata de persona física

a) Ser mexicano por nacimiento.

b) Mayor de edad.

c) Estar en pleno goce de sus derechos y capacidad jurídica para contratar y obligarse.

2. Si se trata de personas morales.

a) Comprobar que están organizadas conforme a las leyes del país.

b) Comprobar su capacidad económica para satisfacer las exigencias derivadas del servicio.

c) No ser de aquellas en las que el capital se representa por acciones o certificados impersonales.

Artículo 25. Tratándose de permisos, el Departamento fijará igualmente el número de los que válidamente puedan expedirse a una misma persona, sin que en ningún caso excedan de tres.

Artículo 28. Tanto los concesionarios como los permisionarios que el Depto. del D.F. otorgue para la explotación. del servicio, el tiempo de vigencia, el cual será bastante, para amortizar el importe de la inversión; sin que en ningún caso puedan excederse de 20 años prorrogables para las concesiones y de 5 para los permisos.

Artículo 31. Los derechos derivados de una concesión o permiso otorgados por el Departamento, para la explotación del servicio, solo podrán transportarse previa conformidad se exprese del propio Departamento. Sin esto no surtirá efecto.

Artículo 34. El Departamento del D.F. tendrá derecho preferente para adquirir las propiedades de los concesionarios, en todos los casos en que estos pretendan enagenarlos, deduciéndose del precio que se hubiera fijado para la venta.

Artículo 36. El departamento del D.F. está facultado para:

- a) Permitir el establecimiento de nuevos sistemas de transporte de pasajeros.
- b) Permitir el establecimiento de nuevas líneas de transporte.
- c) Permitir ampliaciones de recorrido de líneas existentes.
- d) Exigir la capacidad de líneas y vehículos en servicio. Esto en relación con las necesidades del público.
- e) Exigir que se aumente la capacidad de los vehículos en servicio y líneas existentes.
- f) Fijar itinerarios, horarios, y especificaciones

- g) Redistribuir las líneas de acuerdo con las necesidades impuestas por la planeación del tránsito.
- h) Permitir el establecimiento de una nueva línea, que opere sobre una ya existente.
- i) Disminuir en la corriente de tránsito el número de vehículos destinados al servicio de transporte que circulen vacíos.
- j) Retirar de la vía pública los estorbos y los obstáculos que sustraigan al tránsito.
- k) Reglamentar el establecimiento de vehículos en la vía pública .
- l) Establecer arterias de vía libre que no puedan ser cruzadas por el tránsito transversal sino en sentidos definidos, a fin de fin de disminuir la frecuencia del cruzamiento al incrementar la distancia entre ellos.
- m) Manejar la corriente de tránsito en los cruceros en forma que responda a las variaciones prácticas de su intensidad.
- n) Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer todas las necesidades del servicio público.

Artículo 39. Los concesionarios de servicios públicos, están obligados a cumplir con todos los requisitos sobre inspección de vehículos que señale el reglamento.

Artículo 40. Los inspectores no podrán celebrar ningún contrato con los concesionarios, ni recibir de ellos sueldos, gratificaciones o pagos de cualquier género, en virtud de los cuales, queden colocados bajo su dependencia económica.

Artículo 42. Los itinerarios, horarios y tarifas de los servicios, deberán ser autorizados por el departamento.

Artículo 43. Para la fijación de tarifas, el departamento estimará los gastos medios de pasaje y el movimiento en el sistema o medio de que se trate.

Artículo 48. Los concesionarios para la explotación del servicio público tienen obligación de llevar la contabilidad de sus ingresos y gastos de operación de conformidad con el tipo de contabilidad que el Departamento apruebe.

Artículo 50. Son causas de rescisión de las concesiones:

- a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado, para tal efecto por la concesión.
- b) La interrupción del servicio público prestado en todo o en parte, sin causar justificación.
- c) Enajenar la concesión, algunos de los derechos de ella contenidos o los bienes afectados al servicio.
- d) Cambiar el beneficiario de la concesión, su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válidamente organizado conforme a las leyes del país.
- e) Modificar o alterar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas.
- f) Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el concesionario.
- g) No acatar las ordenes del D.D.F. relativas a reparación o reposición del equipo cuando este deje de satisfacer las condiciones de eficacia, higiene, seguridad y comodidad.
- h) No acatar las disposiciones del D.D.F. relativas al aumento de capacidad, modificación de ruta, especificaciones y demás condiciones.
- i) Si los vehículos o el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del código sanitario.

j) Las demás causas que expresamente se señalan en el contrato respectivo.

Artículo 53. En los casos de caducidad de una concesión, o cancelación de un permiso, el concesionario perderá a favor del D.D.F. el importe de la garantía que hubiere otorgado para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el contrato respectivo.

Artículo 57. El D.D.F. es la autoridad competente para fijar y aplicar las sanciones en que incurran los concesionarios y permisionarios de los servicios públicos de transportes por violación a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 59. La explotación del servicio que se haga sin contar con la previa autorización del Departamento del D.F. se sancionará con la pérdida de él o de los vehículos, construcciones, instalaciones y demás bienes servicio.

Artículo 61. Cualquier modificación a los itinerarios, horarios y tarifas puestas en vigor, sin la publicidad anticipada de 5 días será sancionada.

Artículo 63. El mal comportamiento y la falta de cortesía para con el público, de parte del personal empleado para la prestación del servicio serán castigados.

Artículo 66. El C. Jefe del Departamento del D.F. es la autoridad capacitada para dictar resoluciones con motivo de la aplicación de este reglamento, a través de la Dirección de Tránsito.

Artículo 67. El C. Jefe del Departamento del D.F. se asesorará de la oficina de estudios del plano regulador, al resolver acerca del aspecto técnico de la planeación, del tránsito y de los transportes en dicha entidad.

III.4 ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE

El objetivo principal de este tema es lograr que los conductores del servicio público de pasajeros, tomen a la administración, como un instrumento que por medio de ella logrará brindar un mejor servicio al público usuario; dando esto como resultado una mayor superación económica como social.

III.4.1 QUE ES LA ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE

La administración en el transporte de servicio público de pasajeros es: realizar un servicio de transporte eficiente, mediante la utilización óptima de recursos que se tienen; conductor, unidad, concesión y recursos financieros, de acuerdo a las necesidades del concesionario o conductor con el objeto de satisfacer una necesidad social; beneficiando de esta manera al usuario y obteniendo mayores beneficios para el concesionario y conductor. ²²

III.4.2. PROCESO ADMINISTRATIVO

RECURSOS BASICOS	PROCESO ADMINISTRATIVO	OBJETIVOS DECLARADOS
Conductor	Planeación	Dirección
Unidad		
Concesión		
Recursos	Organización	Control
Financieros		

22. Manual de Administración del Transporte. Editado por S.G.P.V. y D.G.A.U. 1990.

Planeación : Elaborar programa de trabajo, con el fin de establecer una norma de actividades que marquen la pauta para lograr objetivos que se quieren alcanzar estableciendo lo siguiente.

- Número de horas laborales/ conductor/ día.
- Número de horas trabajo/ unidad/ día / descanso de la unidad.
- Realizar programas de mantenimiento.
- Presupuestar gastos diarios, por semana, por mes y anuales.

En los planes se tomará en cuenta aspectos como : horas pico y horas valle y las necesidades del conductor o concesionarios.

Organización : Determinar el orden para realizar las actividades planeadas, de acuerdo a los objetivos y considerando los recursos disponibles, se llevan en secuencia cronológica según las actividades.

Dirección : Dirigir y ejecutar de manera objetiva y concreta las actividades que se plantearon y organizaron, para proporcionar un servicio seguro cómodo y rápido.

Control : Registrar las acciones para conocer aciertos y desvíos de los objetivos establecidos, y si es necesario dar otros métodos o técnicas para corregir las fallas.

III.4.3 IMPORTANCIA DE LA ADMINISTRACION EN EL TRANSPORTE

Es la administración en el transporte para el conductor, un punto de partida para mejores beneficios como :

- Estabilidad económica-social del conductor y para su familia.
- Rendimiento óptimo de la unidad.
- Disminución de tiempos perdidos.

- Disminución de actividades.
- Satisfacción eficiente de la demanda del transporte.

III.4.4 EL CONDUCTOR

Importancia :

Para la proporción del transporte de pasajeros, el conductor es el elemento más importante; ya que debe cumplir con los reglamentos, además debe conducir profesionalmente, logrando dar seguridad al público usuario para evitar accidentes, el 89% de los accidentes se atribuyen al conductor, el 6% a malas condiciones de la unidad y el 5% a malos caminos calles y avenidas.

Presentación Personal :

Su presentación del conductor es su imagen y la buena relación que tenga con el público usuario, además de obtener el respeto como conductor.

Educación y Conducta :

El conductor debe conocer y practicar actos de cortesía con el usuario para crear un ambiente cordial durante el servicio que preste .

La conducta del servidor público, esta a prueba por diversas situaciones que tiene que afrontar con el usuario además de las propias.

Imponderables:

Al conductor le conviene efectuar su servicio, dentro de los periodos establecidos, ya que representa un ingreso regular. Pero el servicio se llega a transtornar por : las manifestaciones, los congestionamientos en horas pico, desastres, desviaciones por descomposturas, factores climatológicos, etc.

Por todo esto el conductor debe tener fuerza de voluntad para lograr controlar su estado de ánimo, ya que son situaciones impredecibles de su profesión.

Riesgos :

Existen riesgos que no son deseados y que deberán ser evitados como:

- El ser asaltado y lesionado.
- Ser insultado o que el usuario no pague el servicio.
- Que se incendie la unidad.
- Sufrir un accidente, o atropellar a un peatón.
- Provocar un choque y pagar los daños.
- Que el usuario destruya los asientos o tire basura.

DERECHOS DEL CONDUCTOR.

Únicamente podrán efectuarse reparaciones en la vía pública a los vehículos, cuando estas sean motivadas por una emergencia (Art. 102).

La falta de gasolina no es una emergencia y se sanciona con multa a quien por esta causa se detenga en vías controladas por semáforos y sus laterales (art. 103).

El personal de la policía solo podrá detener la marcha de un vehículo, cuando su conductor haya violado las normas de tránsito.

La sola revisión de documentos no será motivo para lo anterior. (Art.147).

Sea cual fuere la entidad federativa o país que le haya expedido su licencia de manejo, en el Distrito Federal podrá conducir con la misma el tipo de vehículo que dicho documento señale. (Art. 54).

Un vehículo solo podrá ser retirado de la vía pública por las grúas de la Secretaría General de Protección y Vialidad, en el caso que aquel se encuentre mal estacionado o su conductor o propietario no quiere o no puede moverlo. (Art. 144).

III.4.5 LA UNIDAD

Importancia y presentación:

La unidad debe estar muy limpia, tanto interior como exterior, ya que representa parte de la imagen del conductor ante los usuarios.

Mantenimiento preventivo, correctivo, vida útil:

El mantenimiento preventivo, se debe realizar tomando el kilometraje recorrido, llevando registros de los servicios que necesita y de los que efectúan: revisión de los niveles de aceite, también en cajas, motor, frenos, bandas, luces en general, presión de llantas, limpiadores, bujías, mangueras, balatas, suspensiones, afinaciones, revisión de agua y clutch.

Los beneficios del buen mantenimiento de la unidad son:

Mayor y mejor servicio de transportación, disminución de costos de operación, de tiempo perdido, aumento de la productividad y aumento de la vida útil de la unidad. La vida útil de la unidad fluctúa entre los cinco y diez años aproximadamente y depende del mantenimiento preventivo que se le proporcione.

La unidad como artefacto contaminante :

El conductor también debe de concientizarse del grave problema de la contaminación, por lo que un vehículo mal afinado repercute en la vida de los habitantes del Distrito Federal y mucho más al conductor, pues es el que pasa más tiempo dentro de la unidad.

FALLAS MAS COMUNES Y SUS POSIBLES CAUSAS.

1.- Cuando el motor no arranca.

Causas :

- Falta de gasolina.

- Batería baja
- Bomba de gasolina inoperante.
- Cable de bobina.
- Distribuidor suelto.
- Marcha inoperante.
- Motor ahogado.(Exceso de combustible).

2.- Cuando el motor arranca pero se para :

Causas :

- Ahogador del carburador desajustado.
- Filtro de gasolina bloqueado.
- Tanque de gasolina sucio (bloquea la salida).
- Motor fuera de tiempo.
- Falso contacto del módulo de control electrónico.
- Vaporización de gasolina (Clima cálido).

3. Cuando las luces pierden intensidad.

Causas:

- Alternador con fallas (No carga)
- Batería que no retiene carga.
- Corto circuito.

4. Transmisión automática.

- Dificultad para cambiar de parking (P) a drive (D).

Causa : Unidad frenada en declive con la transmisión, se sugiere frenar primero con freno de estacionamiento y luego colocar parking.

5. Dirección hidráulica.

Forzada : banda rota (polea).

Causas :

- Fuga de líquido por mangueras.
- Sellos rotos en caja de dirección.

6. Frenos bajos.

Causas :

- Falta de líquido en el depósito.
- Balatas desajustadas.
- Manguera de booster rota (picada)
- Balatas desgastadas.

7. Luces inoperantes.

- Flasher, calaveras, luz de reversa, luz de freno.

Causas :

- Fusibles quemados.
- Focos quemados.
- Conexión suelta.

III.4.6 EL USUARIO

Importancia :

Para el conductor la importancia del usuario radica en que este representa su fuente de ingresos, al ofrecerle el servicio de transporte.

Frecuencia del servicio:

De esto depende la óptima satisfacción de la demanda sin descuidar las horas pico.

Sugerencias del usuario :

Se pueden hacer por escrito, por encuesta o entrevista, elaboradas de forma

sencilla y clara para proporcionar soluciones en el mejor servicio público de pasajeros.

El usuario como factor para medir la eficiencia del servicio: los usuarios a medida que satisfacen su transportación logran acrecentar su inclinación por trasladarse en este medio de transporte, incrementando su demanda reflejando su grado de eficiencia del servicio, el cual otorga :

- Seguridad
- Comodidad
- Rapidez
- Pulcritud tanto del conductor como de la unidad
- Buen trato.

Por medio de todo lo anterior se trata de que el conductor tenga presente que ha medida que se esmera en prestar los servicios, obtendrá beneficios que se reflejan en su estabilidad económica - social tanto de su familia, organización y su ciudad.

Este programa de capacitación fue diseñado como objetivo principal para: **"Mejorar el servicio público de autotransporte urbano del Distrito Federal"**, creado por la Dirección General de Autotransporte Urbano, y dirigido por el Lic. Armando López Santibáñez; el cual dispuso la creación de la unidad de capacitación para conductores.

CAPITULO IV.

SISTEMA DE INFORMACION ACTUAL DE RUTA-2 (REFORMA Y RAMALES) Y EL SISTEMA DE INFORMACION PROPUESTO PARA LAS RUTAS ACTUALES.

La realización de este capítulo, tiene como objetivo realizar una investigación que permita conocer como funciona y la situación actual, de ruta-2 para lograr con esto darnos cuenta de su problemática; y posteriormente dar soluciones o cambios que no solamente favorecerán a esta organización sino también para dar un mejor servicio al público usuario.

IV.1 ORGANIZACION DE RUTA-2

Podemos definir a la organización como "una unidad social o agrupamiento humano que es creado o modificado deliberadamente para lograr objetivos más específicos".

A través del tiempo se ha desarrollado Ruta-2 como una organización digna y verdadera, ya que desde el principio se logro basar en una acta constitutiva y regirse por estatutos con el único fin de prestar un servicio digno para los usuarios. A continuación se presentan los estatutos que constan de 90 Artículos y que rigen a Ruta-2 :

ESTATUTOS

PROGRAMACION GENERAL DE LOS PROBLEMAS.

1o. Luchar porque los Reglamentos de Tránsito, se apeguen a las necesidades de un auténtico trabajador del gremio de taxistas y no sufran mermas en su economía.

2o. Por la autorización legal de servicios de taxis dedicados al servicio colectivo (PESEROS).

3o. Por la regularización del servicio de taxis dedicados al servicio colectivo (PESEROS).

4o. Por la reducción de las multas o infracciones de toda índole en materia de tránsito y de la Dirección General de Normas.

5o. Por la adquisición de un seguro de vida, créditos y un fondo bancario y demás prestaciones sociales para los asociados, incluyendo accidentes, defunciones de los socios y el desamparo producto de la vejez.

6o. Porque se concedan más gasolineras al gremio de taxistas; para que su ganancia sostenga centros médicos, medicinas y clínicas.

7o. Por la creación de talleres de hojalatería, pintura, vestidura y mecánica en general; o sea crear un servicio para la conservación de las unidades de los miembros de esta asociación civil.

8o. Procurar por una verdadera autonomía y no intervención de elementos ajenos a la asociación.

9o. Colaborar con las autoridades del D.D.F.; buscando y acatando las mejores soluciones para una mejor fluidez del tráfico y aliviar el problema del transporte capitalino y así servir mejor a la colectividad.

DE LOS ORGANOS DE LA SOCIEDAD

10o. Incuestionablemente el órgano supremo de la Asociación será de la Asamblea de Asociados.

llo. A fin de que sea la mayor parte de los asociados la que, con su voluntad, determine el continuo desenvolvimiento de la unión, se ha considerado como necesaria la concurrencia de porcentajes elevados de asociados para decretar la existencia de quórum en las asambleas tratándose de primeras y segundas convocatorias; y la votación favorable de también un alto número de asociados, para que las decisiones de las asambleas sean válidas y obligatorias, tratándose de reuniones a virtud de ulteriores convocatorias, los porcentajes han sido disminuidos, pero sin olvidar que sea un alto número de los asociados la que decida las cuestiones que corresponda conocer a las asambleas y en esa forma se trata de pugnar porque todos los asociados atenta la igualdad que los confiere, los Estatutos de la Unión, tengan constante interés en el desarrollo de las labores de la Asociación, pues su ausencia produciría el estancamiento de la Unión y la existencia de graves problemas.

12o. También se ha considerado que en los Cuerpos Directivos de la Asociación deba concurrir un número grande de asociados, a efecto de que los miembros que los integren actúen a manera de portavoces de las diferentes opiniones que priven entre los asociados, pero sin que la diversidad de opiniones llegare a obstaculizar la atención de los asuntos de la asociación.

13o. Por ello se ha considerado que sean tres cuerpos directivos los que existan, a saber:

a.- El consejo directivo, integrado por tres miembros, cuyas designaciones serán: Presidente, Secretario General y Tesorero. Este cuerpo tendrá la representación jurídica de la asociación, con las facultades de un mandatario general

en los términos del artículo 2554 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. Sus decisiones se tomarán a mayoría de votos. Corresponderá al presidente la representación de dicho consejo directivo y por el de la asociación y los restantes miembros tendrán las facultades inherentes a sus cargos, que deberán ejercitar con el previo acuerdo del Presidente.

b.- El consejo de vigilancia integrado también por tres miembros cuyas designaciones serán : Presidente, Primero y Segundo Vocales. Sus decisiones se tomaran a mayoría de votos. Las funciones de este comité serán fundamentalmente las de vigilar sin limitación de ninguna especie, el destino de los bienes que integran el patrimonio de la Asociación, así como vigilar también la consertación de contratos que pudieren afectar a dicho patrimonio.

c.- El Comité Consultivo, integrado por siete miembros de igual jerarquía todos ellos, cuyas decisiones se tomarán a mayoría simple de votos. Las funciones de este comité serán las de producir dictámenes en aquellos casos que sean sometidos a su consulta por el Consejo Directivo o por el Comité de Vigilancia, y con las actuales resoluciones el Organo Consultante podrá obtener una justa apreciación de la opinión que priva entre los asociados respecto del tema sujeto a consulta.- Por lo que toca a la duración de las funciones de los integrantes de los cuerpos directivos antes citados, se ha considerado particular o individualmente a efecto de evitar tanto una prolongada permanencia que fuere perjudicial para el desarrollo de la Asociación, cuanto a la inclusión de personas que tuvieran egoístas intereses o carecieran de buenos antecedentes y de la adecuada experiencia en la atención de los asuntos de la unión.

- Por ello en los Estatutos se señala :

a).- Que en lo referente a los cuerpos directivos señalamos que al término del plazo de tres años durante el cual estarán en funciones sus miembros, se

proceda a elegir a quienes deben sustituirlos respectivamente, pudiendo ser reelectos los mismos, si así lo desean los coasociados.

b).- Será la Asamblea General de Asociados quien designe a quien o quienes deban ocupar los puestos vacantes al vencimiento de cada periodo, por falta absoluta de los funcionarios o por licencia de seis meses o más tiempo; mediante voto directo y secreto.

14o.- El órgano ejecutivo de la Asociación integrará planos, dos veces al mes.

15o.- Respetar y hacer respetar los Estatutos que rijan a la Asociación.

16o.- Ningún miembro de los cuerpos directivos podrán ejercer puestos de representación en alguna otra organización.

17o.- Queda entendido que cualquier miembro de los cuerpos directivos queda inhabilitado totalmente para realizar alguna actividad lucrativa al amparo de la agrupación.

ADMISION DE SOCIOS

18o.- Se ha considerado que las características principales que deban reunir quienes deseen tener el carácter de asociados, para garantizar la eficiente colaboración que la Unión debe otorgar a las Autoridades del D.D.F., deberán ser entre otras, las siguientes: tener licencia adecuada, expedida por la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal; presentar constancia reciente, con antigüedad no mayor de un mes a la fecha de la solicitud respectiva, de no tener antecedentes penales, la actual constancia deberá ser tramitada ante la autoridad que corresponda; tener la disposición de un vehículo con el que pueda proporcionarse el servicio de transportación, vehículo que deberá estar autorizado debidamente por la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal, así como comprometerse también a cumplir con las obligaciones que

los Estatutos de la Unión imponen a sus asociados. Y con toda la documentación comprobatoria de la satisfacción de dichos requisitos, si la solicitud respectiva obtiene el visto bueno de la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal, a propuesta del Consejo Directivo de la Asociación, será la propia Unión la que resuelva sobre la admisión del solicitante.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SOCIOS

19o.- Todos los asociados tendrán sin limitación alguna los derechos que los Estatutos les confiere; y considerándolos el elemento fundamental de la asociación podrán ejercer el de voz y voto dentro de los lineamientos señalados por los propios Estatutos, a fin de que la Unión norme su propia conducta con la decisión, legalmente tomada, de sus asociados.

20o.- Todo socio que este al corriente en sus obligaciones, tendrá derecho, a concurrir a las sesiones del Congreso Directivo, y presentar proyectos y proposiciones encaminadas a mejorar los servicios que presta la Asociación a los Socios o a resolver los problemas generales; pudiendo participar en las discusiones, sin más limitaciones que la de concretarse al asunto que se haya presentado a consideración.

21o.- Todos los socios tendrán derecho a examinar los libros de la sociedad y a que se les proporcionen los informes que soliciten con respecto al monto y aplicación de los fondos, sin que haya lugar a ocultamientos bajo pretexto de que se trata de gastos secretos o confidenciales.

22o.- Todos los socios que se encuentren al corriente en el pago de sus cuotas tendrán derecho a recibir los beneficios y a que se presente el servicio o ayuda a que tengan derecho, conforme a los reglamentos que norme la Asociación.

23o.- Concurrir a las asambleas que celebre la Asociación así como a mítines,

conferencias o actos de manifestación que organicen los Delegados de la Mesa Directiva.

24o.- Cumplir y hacer cumplir los Estatutos, reglamentos y acuerdos de asamblea, desempeñar fielmente las comisiones que se les confieran :

a).- Contribuir con las cuotas que fije la asamblea ya sean extraordinarias o a prórrata.

b).- Formular consultas ante la Mesa Directiva sobre los problemas que les afectan.

c).- Ser propuesto por los coasociados para ser electos en algún puesto de la Mesa Directiva.

d).- A que se le ayude moral y económicamente a sus dificultades, ya sean de trabajo o de otra índole siempre y cuando esta ayuda no afecte a la Asociación o al buen nombre de la misma.

25o.- Todos los socios podrán gozar de los derechos que refieren las cláusulas que anteceden solamente en los casos en que estén al corriente de sus cuotas y hayan cumplido con los deberes que rigen los presentes Estatutos de la Asociación.

26o.- Todos aquellos que hayan violado con conocimiento de causa acuerdos, reglamentos, estatutos y asambleas; o hayan contravenido acuerdos celebrados con autoridades y particulares, serán sancionados.

27o.- Los correctivos quedarán a juicio de los Cuerpos Directivos según ameriten las causas, de ser graves, serán dictaminadas por la asamblea llegando hasta la exclusión.

28o.- Los socios informarán a la Mesa Directiva cuando cambien domicilio o tengan la necesidad de trasladarse fuera del D.F.; inclusive del territorio nacional para que hasta allí le llegue la protección de la asociación.

29o.- Los asociados deberán portar las credenciales que la asociación considere necesario en beneficio de la colectividad.

30o.- Deberán guardar orden y compostura en las asambleas.

31o.- Se procurará por el engrandecimiento de la asociación esforzándose porque los Estatutos y Reglamentos de ésta, sean respetados por todos los compañeros dentro y fuera de la misma.

CAUSA DE EXCLUSION DE LOS SOCIOS

32o.- La expulsión de los socios solo podrá ocurrir en los siguientes casos:

a).- Por malversar los fondos, sean correspondientes a las cuotas o a las aportaciones extraordinarias.

b).- Por dejar de pagar sin causa justificada por más de dos meses las cuotas o aportaciones que le corresponda, negándose a prestar la renuncia a su calidad de socio.

c).- Por difundir, fuera de las asambleas, versiones calumniosas sobre la administración de la sociedad o sobre alguno de los miembros del Congreso Directivo o de los Delegados.

d).- Por notoria mala conducta, sea en el seno de la asociación o en el desempeño de su trabajo, que ocasione desprestigios y mala fama a la Unión de Taxistas de Reforma y Ramales A.C. Ruta-2 o al gremio.

e).- Por sentencia judicial que lo inhabilite.

f).- El socio que contravenga los Estatutos, Reglamentos y Acuerdos de Asamblea.

g).- Negarse sin motivo justificado a desempeñar el cargo que la Asamblea General le designe.

33o.- Ninguna persona extranjera física o moral, podrá tener participación social alguna en la Asociación. Si por algún motivo alguna de las personas mencionadas anteriormente, por cualquier evento llegara a adquirir una participación contraviniendo así lo establecido en el párrafo anterior se conviene desde ahora en que dicha adquisición será nula y por lo tanto cancelada y sin ningún valor la participación social de que se trate teniéndose por reducido el patrimonio en una cantidad igual al valor de la participación cancelada.

34o.- Todo caso en que se proponga la expulsión de un socio, deberá presentarse a los cuerpos directivos acompañando las pruebas de las faltas cometidas por el indicado y fundando su propuesta en los preceptos establecidos en el Art. 32 de estos Estatutos. Los cuerpos directivos al tener conocimiento de la acusación notificará al presunto culpable y lo apercibirá de que en el plazo de 10 días deberá presentarse ante la junta de los cuerpos directivos en Pleno, para que conteste los cargos que se le hayan formulado, presenten pruebas y testimonios y alegue lo que estime necesario y conveniente para su defensa; y que si no lo hiciere se le tendrá por confeso y se le dará curso a la acusación.

35o.- Los cuerpos directivos en pleno o sea con asistencia de las dos terceras partes de sus miembros, será quien conozca y resuelva sobre los casos de expulsión de los socios. Los fallos de terceras partes de sus miembros, sea en favor o en contra del acuerdo, inapenables y solo cuando no se llegue a la votación unánime de los dos tercios de los cuerpos en el sentido que sea, la Asamblea General será la que decida en definitiva.

DE LAS ASAMBLEAS

36o.- El poder supremo de la Asociación residirá en la asamblea General de Asociados.

37o.- Las Asambleas Generales de Asociados conocerán exclusivamente de los asuntos contenidos en la Orden del Día, para cuyo examen y resolución fueren convocados.

38o.- Las Asambleas Generales de Asociados deberán celebrarse en el domicilio de la Asociación, o en el lugar que señale la convocatoria respectiva pero siempre en jurisdicción del Distrito Federal.

39o.- Todas las Asámbleas Generales de Asociados serán presedidas por el Presidente del Consejo Directivo y, en su defecto, por el asociado que elijan los asambleístas por mayoría de votos de los presentes. Actuarán como Secretario en el propio Consejo Directivo y en su defecto el asociado que designen los asambleístas por mayoría de votos de los presentes. En cualquiera de ambos casos, la mayoría deberá ser simple.

40o.- El Presidente designará a dos Escrutadores, quienes en el desempeño de su cargo formularán la lista de asistencia, que deberá ser firmada por los asociados que concurran a la Asamblea y anexada al Acta respectiva agregándole a su apéndice correspondiente, como parte integrante de la propia acta.

41o.- Con vista a la lista de asistencia antes mencionada el Presidente decretará en su caso, la existencia de quórum y declarará la legítima instalación de la Asamblea.

42o.- Las Asambleas Generales de Asociados deberán ser convocadas con una anticipación no menor de 10 días a la fecha en que deban celebrarse mediante aviso que se fije ostensiblemente en el tablero de avisos que debe existir en las oficinas de la asociación, o mediante notificación personal a los propios asociados, quienes deberán firmar copia de la cédula con la cual se lleve a cabo dicha notificación.

43o.- Cuando en la reunión respectiva no existiera quórum, se convocará a Asamblea mediante nueva convocatoria, con una anticipación no menor de cinco días en la fecha que debe celebrarse, la actual convocatoria contendrá razón de dicha circunstancia.

44o.- Las convocatorias deberán ser hechas por el Consejo Directivo, cuando así lo determine el propio consejo o cuando le sea solicitada la celebración de asamblea por asociados que representen, por lo menos el 25% de los que integren la asociación, quienes deberán estar al corriente en el pago de sus cuotas. Si el consejo directivo no convocará a petición de los mencionados asociados dentro del término de ocho días a partir de la fecha en que para ello y por escrito fuere editada, será el comité de vigilancia el que convoque a la Asamblea, mediando la solicitud de los interesados en la forma y con las características antes señaladas. Si el comité de vigilancia no convoca dentro del término de diez días a partir de la fecha en que para ello y por escrito fuere editando, los solicitantes de las convocatorias, deberán ocurrir a la autoridad judicial competente la que deberá observar las condiciones, términos y forma antes señalados para lanzar la convocatoria en cuestión.

45o.- Los asociados podrán concurrir a las Asambleas por sí o por medio de apoderados, bastando para esto simple carta poder, pero en todo caso los apoderados deberán tener el carácter de asociados.

46o.- De toda Asamblea se levantará en Acta respectiva en el libro especialmente autorizado para ello, la cual deberá ser firmada por el Presidente de la Asamblea, y por el Secretario de la misma, por quienes hayan desempeñado las características escrutadoras y además, por quienes habiendo asistido a la Asamblea, quisieron firmarla.

47o.- Las Asambleas Generales ordinarias de asociados deberán celebrarse cada seis meses, dentro de la primera quincena de los meses de enero y junio de cada año.

48o.- Las Asambleas Generales Ordinarias de Asociados deberán conocerse forzosamente, del informe que les debe rendir el Consejo Directivo de la Asociación, respecto de las labores que hubieran desarrollado en el semestre inmediato anterior a la fecha en que se celebran, y especialmente del informe de Tesorería que debe presentar el Tesorero del Consejo Directivo.

49o.- Tratándose de Asamblea General Ordinaria de Asociados en virtud de primera convocatoria, será necesaria la concurrencia del 65% de los asociados para decretar la existencia de quórum, así como la votación favorable de la mayoría absoluta del número de asociados que integren la Asociación para que sus decisiones sean válidas y obligatorias. Tratándose de Asambleas Generales Ordinarias de Asociados que integran la Asociación para que sus decisiones sean válidas y obligatorias. Tratándose de Asamblea General Ordinaria de Asociados en virtud de segunda convocatoria, serán necesarias las concurrencias del 50% de los asociados para decretar la existencia de quórum y la votación favorable de la mayoría absoluta del número de asociados que celebre la Asamblea, para que sus decisiones sean válidas y obligatorias. Tratándose de Asamblea General Ordinaria de Asociados, en virtud de ulterior convocatoria, se celebrará legítimamente con el número de asociados que concurren a la Asamblea y sus votaciones se tomarán por la mayoría simple de los propios asambleístas.

50o.- Las Asambleas Generales Extraordinarias de Asociados deberán celebrarse en la fecha en que para ello sean convocadas por quien corresponda, conforme a lo dispuesto al Art. 44.

51o.- Tendrán el carácter de extraordinarias las Asambleas Generales de Asociados que conozcan de cualquiera de los siguientes asuntos :

- a).- De la elección de los funcionarios de la Asociación.
- b).- Del establecimiento de cuotas ordinarias o de la modificación de las ya existentes.
- c).- De la reforma de los presentes Estatutos.
- d).- De la disolución de la Asociación.
- e).- De la liquidación de la Asociación.
- f).- De cualquier otro asunto cuya importancia, a juicio de quien convoque a la Asamblea, requiera quórum de la Asamblea Extraordinaria.

52o.- Tratándose de Asamblea General Extraordinaria de Asociados en virtud de primera convocatoria, serán necesarias la concurrencia del 90% de los asociados para decretar la existencia de quórum y la votación favorable de la mayoría absoluta del número de asociados que integran la Asociación para que sus decisiones sean válidas y obligatorias.

Tratándose de Asamblea General Extraordinaria de Asociados, en virtud de segunda convocatoria, serán necesarias la concurrencia del 60% de los asociados para que decreten la existencia de quórum y la votación favorable del 51% del número de asociados para decretar la existencia de quórum y la votación favorable del 51% del número de asociados que integren la Asociación para que sus decisiones sean válidas y obligatorias. Tratándose de Asamblea General Extraordinaria de Asociados en virtud de ulterior convocatoria, serán necesarias la concurrencia de la mayoría simple de los asociados para decretar la existencia de quórum y la votación favorable también de la mayoría simple del número de asociados que integren la asociación para que sus decisiones sean válidas y obligatorias.

53o.- Al ser lanzada toda convocatoria, ese hecho deberá ser comunicado a la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal, para que dicha dependencia si lo juzga procedente, nombre un representante suyo que conozca del desarrollo de la Asamblea respectiva. La ausencia del funcionario antes mencionado no tendrá efecto alguno sobre la validez de la propia Asamblea.

54o.- Las votaciones en las Asambleas Generales de Asociados serán económicas, salvo en los siguientes casos:

a).- Tratándose de elección de funcionarios el voto será directo y secreto, haciéndose uso para ello de la Cédula de Votación Correspondiente y de un Padrón Electoral; y

b).- A moción de la presidencia de la asamblea o de diez asociados, la votación deberá ser nominal en los casos previstos en este inciso, la moción deberá ser presentada antes de que se proceda a la votación de la proposición respectiva.

55o.- Para que los asociados tengan derecho de voto en las Asambleas deberán estar al corriente en el pago de sus cuotas y no estar sujetos a procedimientos que entrañaran la posibilidad de ser sancionados con suspensión en el servicio o exclusión de la asociación.

56o.- Serán los escrutadores quienes tengan a su cargo el recuento de los votos para, con su resultado, informar al secretario de la asamblea y este funcionario, este en la posibilidad de certificar los acuerdos que se tomen.

57o.- Todas las resoluciones de las Asambleas Generales de Asociados obligarán a estos aún los ausentes y los disidentes, desde la fecha en que fueron obligatorias y en caso de que el acuerdo respectivo no señalara fecha de obligatoriedad, desde aquella en que fuera celebrada la asamblea que acordase la resolución respectiva.

58o.- La Dirección y la representación jurídica de la Asociación quedará confiada a un consejo directivo que estará integrada por tres miembros, cuyas designaciones serán :

Presidente, Secretario General y Tesorero.

59o.- Las decisiones del Consejo Directivo se tomarán por mayoría de votos de sus miembros.

60o.- El Consejo Directivo representará a la asociación con las facultades de un mandatario general en los ramos de pleitos, cobranzas, administración de bienes y ejecución de actos de dominio, a cuyo efecto se le confieren tanto las facultades generales cuanto las especiales que para su ejercicio requieran poder o cláusula especial conforme a la ley, sin limitación alguna, con la amplitud determinada por los artículos 2554 y 2587, ambos del Código Civil para el distrito y territorios federates. Consecuentemente el Consejo Directivo podrá desistir de toda clase de acciones e instancias, inclusive en materia de amparo, articular, absolver posiciones, especial y señaladamente, presentar y ratificar toda clase de denuncias y querellas penales, coadyuvar con el ministerio público, exigir la reparación del daño y consentir el perdón cuando fuere procedente, igualmente el consejo directivo podrá expedir y suscribir con cualquier carácter, toda clase de títulos de crédito celebrar y llevar a cabo cualquiera de las operaciones y contratos regulados por la ley general de títulos y operaciones de crédito así mismo el consejo directivo podrá otorgar toda clase de poderes tanto generales como especiales y revocar unas y otras las facultades antes anunciadas se entienden citadas enunciativa y no limitativamente.

- 61o.- El consejo directivo podrá hacer los nombramientos y conferir las comisiones que considere convenientes o necesarias para la debida atención de las labores de la asociación.
- 62o.- Así mismo el Consejo Directivo tendrá a su cargo la investigación de los hechos relacionados con la aplicación de las sanciones a que se hicieren acreedores los asociados.
- 63o.- Corresponderá al Presidente del Consejo Directivo la representación de dicho Consejo y, por ende la de la asociación.
- 64o.- Corresponderá al Secretario tener bajo su cargo el control y la organización de las labores internas de la Asociación, así como la guarda de los libros y documentos de ésta, excepto aquellos que correspondan a la Tesorería.
- 65o.- Corresponderá al tesorero la guarda de los bienes que integran el patrimonio de la asociación.
- 66o.- El manejo de los fondos de la Asociación deberá hacerse mediante la firma mancomunada del Presidente, del Tesorero y del Presidente del Consejo de Vigilancia.
- 67o.- El consejo deberá reunirse por lo menos cada quince días a fin de celebrar sesión en la que se den cuentas con las labores a realizar.
- 68o.- De toda sesión del Consejo Directivo se levantará una acta, que deberá ser firmada por el Presidente y por el Secretario.
- 69o.- El Consejo Directivo tendrá la obligación de presentar mensualmente y por vía de información al Consejo de Vigilancia, un corte de caja. Este informe deberá ser recibido por el Consejo de Vigilancia dentro de los primeros diez días de cada mes, sin necesidad de requerimiento alguno por parte del Consejo de Vigilancia.

70o.- El Consejo de Vigilancia estará integrado por tres miembros cuyas designaciones serán : Presidente, Primero y Segundo, Vocales. Sus decisiones se tomarán por mayoría de votos.

71o.- Las funciones de este Comité de Vigilancia serán fundamentalmente las de vigilar sin limitación de ninguna especie, el destino de los bienes que integren el patrimonio de la Asociación, así como vigilar que el Consejo Directivo cumpla debidamente los acuerdos tomados por la Asamblea General de asociados, así como los Estatutos de la Unión.

72o.- El Comité de Vigilancia deberá reunirse por lo menos una vez al mes, dentro de la primera quincena, para conocer del informe que le envíe el Consejo Directivo.

73o.- El Comité Consultivo de la Asociación estará integrado por siete miembros de igual jerarquía todos ellos, cuyas decisiones se tomarán por mayoría simple de votos. Las funciones de este Comité serán las de producir dictámenes en aquellos casos que sean sometidos a su consulta por el Consejo Directivo o por el Comité de Vigilancia, para que con dichos dictámenes el órgano consultante pueda tener una justa apreciación de la opinión que priva entre los asociados respecto del tema sujeto a consulta.

74o.- El Comité Consultivo deberá reunirse dentro de los cinco días siguientes en que sea sometida a su consideración la consulta respectiva, para conocer de ésta y producir su dictamen dentro de los subsecuentes diez días.

75o.- Los integrantes del Consejo Directivo, del Consejo de Vigilancia y del Comité Consultivo serán electos por el término de tres años. La asamblea electoral deberá celebrarse el día primero de diciembre del año que corresponda, a efecto de que quienes resulten electos tomen posesión de sus respectivos cargos el día diecinueve del mismo mes.

76o.- La falta temporal por menos de seis meses, de cualquiera de los miembros del Consejo Directivo, será cubierta por quien suceda al ausente, en el orden de su designación y para el caso de ser ausente el Tesorero por el Presidente del Consejo de Vigilancia.- La falta absoluta o la temporal por virtud de licencia por más de seis meses, de cualquiera de los integrantes del Consejo Directivo originará se lance la convocatoria a Asamblea General extraordinaria de asociados, que conozcan y resuelva lo correspondiente a la elección de quien supla al ausente; en el primer caso, por el tiempo que falta para la terminación del periodo respectivo y en el segundo caso por tiempo que dure la licencia.

77o.- Los integrantes de los cuerpos Directivos sí podrán ser reelectos.

78o.- Podrán ser electos para el desempeño de los cargos de integrantes del Consejo Directivo, del Comité de Vigilancia y del Comité Consultivo, quienes reúnan los siguientes en el momento de llevarse a cabo la votación.

- a).- Tener una antigüedad no menor de dos años, como asociado.
- b).- Estar al corriente en el pago de sus cuotas.
- c).- Carecer de sanciones impuestas con base en los presentes Estatutos.
- d).- No estar sujetos a procedimientos que entrañará la posibilidad de ser sancionados con suspensión en el servicio o exclusión de la Asociación.
- e).- No estar sujeto a proceso de naturaleza penal.

79o.- El resultado de las elecciones de los funcionarios de la Asociación, deberá ser notificada de inmediato a la Dirección General de tránsito del Distrito Federal.

DEL PATRIMONIO DE LA ASOCIACION.

80o.- La Asociación carece del capital, por no tener ninguna finalidad de tipo lucrativo o de naturaleza preponderantemente económica.

81o.- El patrimonio de la Asociación estará integrado por los bienes que obtenga a través de las cuotas que deban cubrir los asociados, así como por los bienes que adquiera por cualquier otro título legal. Todo ingreso o producto que, por cualquier evento incremente el patrimonio de la Asociación se reinvertirá en la realización de las finalidades de la misma, pues en ningún caso podrá repartirse utilidad alguna.

82o.- La Asociación no podrá adquirir bienes inmuebles.

83o.- Las cuotas serán ordinarias y extraordinarias. Las cuotas ordinarias serán acordadas por la asamblea general extraordinaria de asociados. Las cuotas extraordinarias serán acordadas y decretadas por el Consejo Directivo, con la anuencia del Consejo de Vigilancia y del Comité Consultivo.

84o.- El pago de las cuotas deberán hacerlo los asociados en el domicilio de la Asociación, sin necesidad de previo cobro.

85o.- El pago de las cuotas ordinarias deberá realizarse dentro de los tres días siguientes a la fecha que corresponda. El pago de las cuotas extraordinarias deberá llevarse a cabo dentro del término que para ello fije el acuerdo respectivo.

86o.- El capital social se destinará :

- a).- Para cubrir los gastos que demanda la Oficina y personal que se ocupe para atenderla.
- b).- Para el establecimiento y mantenimiento de las instituciones proyectadas para la realización del objeto social.
- c).- Para el fomento y desarrollo de las actividades sociales.
- d).- Para la creación e incremento de los fondos siguientes: Fondo de Reserva legal, Fondo de Previsión Social y Fondo de Ahorro Personal.

e).- Para remunerar a los miembros del Consejo Directivo, los del Comité Ejecutivo, y los de las Comisiones especiales que se nombran; siempre en proporción al tiempo que ocupen en sus funciones directivas o administrativas y a la intensidad y buen desempeño de los trabajos que se les encomienden para la realización del objeto social.

DE LA DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA ASOCIACION

87o.- La Asociación se disolverá :

- 1.- Por acuerdo de la Asamblea general extraordinaria de asociados.
- 2.- Por haberse vuelto incapaz de realizar el fin para el que ha sido fundada.
- 3.- Por resolución dictada por autoridad judicial competente.

88o.- En caso de disolución, la liquidación de la Asociación se llevará a cabo en la forma que determine la Asamblea General extraordinaria de asociados que conozca de dicha asamblea podrá atribuir a los asociados parte alguna del activo de la Asociación que fuera mayor a las aportaciones de los propios asociados. Los bienes que excedan el importe de las aportaciones de los asociados se aplicará a una institución de beneficencia Pública.

89o.- Unicamente serán modificados o ampliados cuando dos terceras partes de los socios, lo hayan solicitado por necesidades de los mismos problemas e incapacidad o ineptitud de los Directivos; pero en ningún caso se violarán los requisitos que establece la Ley.

a).- Estos Estatutos, han sido elaborados con el objeto de satisfacer un ordenamiento legal, en el que se ha creído pertinente crear o incluir todos los aspectos que vengan a orientar a fin de que la Asociación tenga un mínimo de tropiezos en el camino del éxito.

b).- En los casos en que se presenten dificultades que ni estén previstas en los Estatutos, Reglamentos, así como en la misma Ley, la Mesa Directiva quedará facultada bajo su más estricta responsabilidad para tomar resoluciones que no afecten los Estatutos de la Asociación. De lo actuado será del conocimiento en la próxima asamblea para su aprobación o en su defecto señale el procedimiento legal dada su estructura.

90o.- Los socios convienen en que : "Todo extranjero que en el acto de la constitución o en cualquier tiempo ulterior adquiriera un interés o participación social en la Sociedad, se considerará por ese simple hecho como mexicano respecto de uno y de otra y se entenderá que conviene en no invocar la protección de su Gobierno, bajo la pena, en caso de faltar a su convenio, de perder dicho interés o participación social en beneficio de la Nación Mexicana." A veintiocho de mil novecientos sesenta y nueve. Al margen de cada una de las fojas de que constan los documentos transcritos, obra la firma.- SANCHEZ CORDERO.- Rúbrica. EL SELLO DE AUTORIZAR. ²³

Para lograr los objetivos que se plantean tanto en Ruta-2 como en cualquier otra organización, se requiere de una serie de recursos, estos elementos administrados correctamente, facilitarán alcanzar los objetivos que se hayan propuesto. Los cuales son:

- | | |
|-------------|---------------|
| A) RECURSOS | 1. MATERIALES |
| | 2. HUMANOS |
| | 3. TECNICOS |

23. Estatutos Ruta 2. 1985.

1. Recursos Materiales : - Dinero.
- Instalaciones Físicas.
- Maquinaria.
- Materias Primas.

2. Recursos Técnicos : - Sistemas.
- Organigramas.
- Procedimientos.
- Instructivos.

3. Recursos Humanos : Es no solo el esfuerzo y actividad humana las que se comprenden, sino también : factores que dan diversas modalidades a esa actividad tales como: conocimientos, experiencia, motivaciones, interés vocacional, aptitudes, actitudes, habilidades, potencialidades, salud, etc.

RECURSOS MATERIALES:

Actualmente la Unión de Taxistas Reforma y Ramales (Ruta No.2) percibe ingresos semanales de todos los socios que integran esta organización; el monto actual que se cobra por permisionario es de \$ 5,000.00. Por medio de esta aportación Ruta 2 se sostiene. (Anexo 5 Estados Financieros).

Esta Ruta cuenta actualmente con oficinas generales que están ubicadas en Melesio Morales No.23 Col. Peralvillo, México D.F. Tel: 782-0646, a la cual se pueden dirigir los permisionarios para cualquier consulta o algún trámite referente a su unidad.

También cuenta con un edificio de 4 pisos ubicado en Pedro Luis Ogazón No.105 Col. Vallejo México D.F., el cual cuenta con un salón de Asambleas con capacidad para 200 personas aproximadamente, sirve para la resolución de

problemas que existan en alguna de las derivaciones que pertenecen a Ruta 2; también para las elecciones de nuevo presidente y para otros asuntos que se presenten. Salón de Reuniones Sociales; sirve para cualquier evento y representa un beneficio para los permisionarios ya que puede ser alquilado por ellos a un precio más bajo. Este tiene una capacidad promedio de 300 personas. Auditorio; Tiene una capacidad para 300 personas y sirve para dar pláticas o información que beneficia a los integrantes de esta organización. A este edificio se van a integrar en un futuro las oficinas que se encuentran en Melesio Morales. En el aspecto de vehículos se cuenta con: 3 grúas las cuales sirven para dar servicio a las unidades con problemas mecánicos, el cual se ofrece de una forma gratuita siempre y cuando el propietario vaya al corriente con el pago de sus cuotas.

También dan servicio dos vehículos de gestoría, los cuales auxilian a los conductores, cuando se presenta algún percance o accidente; su función es la de Representante Legal.

Se cuenta con otros servicios los cuales son: Dos talleres, el primero es de mecánica en general se encuentra ubicado en Calz. de los Misterios No. 236 México D.F.; el segundo se dedica a lo relacionado con hojalatería y pintura (dentro de este mismo taller se piensa adicionar un área de servicio y lavado), este taller esta ubicado en Schumann No.100 Col Vallejo México D.F.; ambos servicios también son gratuitos en cuanto al servicio, ya que el material corre por cuenta del propietario siempre y cuando se vaya al corriente con las cuotas. Ruta No.2 posee una refaccionaria ubicada a un lado del taller de mecánica en general, su fin es beneficiar a los dueños, vendiendo el material que necesita para la reparación de sus unidades a un precio menor del que existe en el mercado.

Por lo anterior podemos decir que Ruta No.2 poco a poco va obteniendo beneficios que se habían propuesto desde un principio y que se reflejan en los Estatutos.

RECURSOS TECNICOS:

Con el transcurso del tiempo se han creado varias derivaciones las cuales integran a la Unión de Taxistas de Reforma y Ramales A.C. (Ruta No.2). A continuación se mencionan cada una de ellas :

- 1.- Villa - Chapultepec.
- 2.- Palmas - Chapultepec.
- 3.- Aragón - Chapultepec.
- 4.- Chapultepec - Satélite - Valle Dorado.
- 5.- Chapultepec - San Angel.
- 6.- Chapultepec - Plaza.
- 7.- Chapultepec - Defensa Nacional.
- 8.- Chapultepec - Montana Rusa.
- 9.- Chapultepec - Nezahualcoyotl (servicio después de las 24:00 p.m.)
- 10.- Chapultepec - San Lázaro (servicio después de las 24:00 p.m.)
- 11.- Indios Verdes - Zócalo.
- 12.- Indios Verdes - San Angel.
- 13.- Indios Verdes - Unidad CTM.
- 14.- Municipio Libre - Zapata.
- 15.- Plateros - Zapata.
- 16.- Barranca del Muerto - Portales.
- 17.- Observatorio - San Angel.
- 18.- Toreo - Cuernavaca.

De estas derivaciones se cuenta con un total de 2400 unidades aproximadamente; se dice que el 50% de son combis y el otro 50% restante son Microbuses, dentro de la Ruta ya han desaparecido los coches pequeños (sedanes) que iniciaron el servicio de transporte colectivo alrededor de 20 años atrás; y es actualmente la segunda Ruta más grande del Distrito Federal. A continuación se presenta el organigrama de la Mesa Directiva de Ruta No.2 que quedo integrada de la siguiente forma para el periodo 1990-1993.

Presidente.

Heriberto Flores.

Secretario.

Alfredo Mendoza.

Tesorero.

Pablo García

Consejo de Vigilancia.

Presidente.

Heriberto Luna.

Primer Vocal.

Rubén Rodea.

Segundo Vocal.

Mauricio Miranda.

Consejo Consultivo.

Manuel Aguilera.

Luis Sánchez.

Tarciso Leyva.

Alfredo Sánchez.

Jose Luis Pérez.

Julio Pachucho.

Uno de los procedimientos que se siguen para la elección del Consejo Directivo cada tres años dentro de ésta organización es el siguiente:

Hacer saber a todos los integrantes de la organización quienes son las personas propuestas para formar el Consejo por medio de volantes que se entregan a cada uno de los miembros indicando lo siguiente.

CONVOCATORIA.

Para elegir:

Al Consejo Directivo correspondiente al trienio 1990-1993.

Por tal motivo el Consejo de Vigilancia hace un llamado de atención a todos los compañeros para que guarden el principio de unidad y se haga un proceso electoral de honestidad y limpieza, evitando calumnias, insultos y actos de violencia ya que esto perjudicaría el buen nombre de nuestra organización.

Para tal efecto y de acuerdo a los Arts. 54, 55 y 78 de los Estatutos que nos rigen (mencionados en este mismo capítulo). Por tal motivo se celebró la Asamblea General el 26 de Agosto de 1990 y se acordó a mayoría formar una comisión electoral de dos personas por cada derivación.

JERARQUIA Y COMPETENCIA DEL COMITE ELECTORAL.

1. Vigilar el buen uso y aplicación de los Estatutos que rigen a la Unión de Taxistas Reforma y Ramales Ruta-2 A.C.

a) Actualización del padrón electoral así como su verificación, por medio de la acreditación e identificación, de todos y cada uno de los propietarios de unidades así como de sus ramales o derivaciones para la expedición de credenciales de votación.

b) Acreditación e identificación así como la verificación de los miembros que conformen las planillas para poder por medio de los requisitos que más adelante se manifiestan, aprobar o desaprobar en su caso la participación en las votaciones que originen este trabajo.

BASES DE LA CONVOCATORIA.

REQUISITOS DE LOS PARTICIPANTES.

1. No trabajar en otra empresa.
 2. Tener dos años comprobados como socio activo.
 3. Estar al corriente en sus cuotas a la organización.
 4. No tener sanción estatutaria.
 5. No estar sujeto a proceso penal.
 6. Que no existan antecedentes penales por fraude o malversación (presentar hoja de antecedentes no penales).
 7. Cada planilla deberá acreditar a un representante de planilla para el recuento de votos en general, certificar y verificar la votación de todas y cada una de las planillas, así como la votación general en conjunto con el Comité Electoral.
- NOTA:** Toda persona participante en "las planillas" que agreda o calumnie a los demás participantes será sancionada cancelándole su participación en su planilla.

SOBRE LA CONVOCATORIA PARA ELECCIONES ASI COMO REGISTRO DE PLANILLAS.

La convocatoria circulará en las derivaciones de la organización en el periodo comprendido del 24 al 28 de Septiembre de 1990.

REGISTRO DE PLANILLAS:

Un candidato para cada puesto sujeto a elección y serán los días del Lunes 8 al Viernes 12 de Octubre de 1990 de las 17:00 a las 19:00 hrs. En el local de juntas de la organización (Luis Pedro Ogazón No. 105 Col. Vallejo).

Los resultados de la acreditación, verificación y certificación se dará a conocer el 19 de Octubre de 1990 por medio del Comité Electoral.

INICIACION DE CAMPANA ELECTORAL.

Será el 20 de Octubre al 24 de Noviembre de 1990.

SOBRE EL PADRON ELECTORAL.

El delegado de cada derivación tiene la obligación de entregar a los miembros del Comité Electoral un listado actualizado para ser verificado con los archivos de Ruta-2.

LOS DATOS CONSTARAN

- Número económico.
- Número de placas.
- Nombre del propietario.
- Firma del propietario.

Este documento tendrá que venir firmado por los delegados y sello de acuse de recibo por la oficina de Ruta-2, con copia para el Comité Electoral.

SOBRE EL SISTEMA DE VOTACION.

Se imprimirán tantas cédulas de votación como votantes resulten del censo efectuado por el Comité Electoral.

Podrán votar todos los socios que estén actualizados en su documentación.

Se formaran listas de todos los candidatos que sean registrados por cada planilla participante y lo mismo se hará con los puestos sujetos a votación, a cada participante se le dará una boleta con un número y con el color de su planilla, y otra boleta blanca con su respectiva leyenda.

CANDIDATO INDEPENDIENTE.

Existirá una urna para depositar los votos de cada puesto sujeto a votación y un espacio para colocar el nombre.

SOBRE LOS ELECTORES.

Un permisionario que tenga más de una unidad tendrá que acreditar y autorizar en las copias levantadas en cada derivación a la persona que va a votar proporcionando fotografía de la persona autorizada, la cual se identificará con su licencia de conducir o tarjetón de identificación.

Quien no lo haga así se hará acreedor a una sanción que posteriormente se dará a conocer.

La fecha de votación y resultados será el 2 de Diciembre de 1990 en Schumann 100 Col. Vallejo, iniciación de las 9:00 a las 14:00 p.m.; los compañeros podrán retirarse después de votar o quedarse al resultado final de la votación.

Lo anterior es ejemplo de una convocatoria que se hace llegar a cada uno de los permisionarios, con el fin de que estén al tanto de quienes integran dicho Consejo Directivo así como cual es el procedimiento para esta elección.

RECURSOS HUMANOS.

El más importante de estos puntos es el de Recursos Humanos ya que de él depende el desarrollo y buen funcionamiento de todas las organizaciones, que se dedican a otorgar un servicio o alguna otra actividad. Depende del elemento humano el perfeccionamiento o la mejoría de la actividad que realiza.

IV. 2 FUNCIONAMIENTO DE RUTA - 2

Para hacer más funcional el servicio se cuenta con algunas derivaciones, y con un promedio de 2,400 unidades, logrando brindar un mejor medio de transporte. Esto se hace por bases controladas y por personas a las cuales se les nombra "despachadores", existe uno en cada cierre de circuito. Su principal función de estas personas es la checar y controlar las salidas así como el tiempo recorrido por cada unidad, no perciben un sueldo, todos los operadores les otorgan la cuota que desean darle.

Las unidades de esta organización se han ido mejorando con el transcurso del tiempo ya que primero fueron autos sedanes, posteriormente combis, y ahora en la actualidad se han ido sustituyendo por microbuses con una capacidad promedio de 27 pasajeros .

El buen funcionamiento de Ruta-2 se ha debido principalmente, a la aportación de cuotas por medio de cada uno de los permisionarios, para su sostenimiento. Otro elemento importante; es que las anteriores directivas de esta organización han dejado antecedentes que han valido en la actualidad para otorgar un buen servicio.

IV. 2.1 ASIGNACION DE RESPONSABILIDAD

Ruta-2 cuenta con tres departamentos los cuales son :

a) Oficinas Generales.

Dentro de estas oficinas se encuentra el Presidente (Persona con máxima responsabilidad), el cual es auxiliado por una Secretaria y permisionarios sin goce de sueldo que realizan labor social en beneficio de su organización.

b) Secretaría.

Es otro de los departamentos de Ruta-2 el cual se encarga de apoyar y ayudar a resolver problemas, juicios legales y representación legal ante las autoridades en unión del Presidente, en beneficio de todos los socios y conductores que la integran la única persona que forma parte de este departamento es el Secretario.

c) Tesorería.

El último de los departamentos que integran a esta asociación tiene la función de la recolección de todas las aportaciones semanales de cada uno de los permisionarios, las personas encargadas son : un Tesorero que se apoya de un Contador los cuales tienen la función de llevar al corriente los libros de Contabilidad.

IV.2.2 DESCRIPCION DE PUESTOS Y ACTIVIDADES PRINCIPALES DE ESTOS.

Ruta-2 esta compuesta por los siguientes puestos (los cuales ya han sido mencionados dentro de los Estatutos). Estos son :

Consejo Directivo.- Tiene la representación jurídica de la asociación, así mismo tiene a su cargo la investigación de los hechos relacionados con la aplicación de las sanciones a que se hicieran acreedores los asociados y se integran por tres miembros:

- 1) Presidente. Su actividad principal es la representación legal ante las autoridades, y la presentación del Consejo Directivo como de la asociación.
- 2) Secretario General. Le corresponde tener a su cargo el control y la organización de las labores internas de la asociación así como la guarda de libros y documentos de ésta.
- 3) Tesorero. La actividad de esta persona es la guarda de los bienes que integran el patrimonio de Ruta-2.

Consejo de Vigilancia.- Se integra por tres miembros. Sus funciones son fundamentales ya que tienen que vigilar sin limitaciones de ninguna especie, el destino de los bienes que integran el patrimonio de la asociación, como también que el Consejo Directivo cumpla los acuerdos que se tomaron en la Asamblea General de Asociados, así como los Estatutos de la Unión.

Sus integrantes son:

- Presidente
- Primer Vocal
- Segundo Vocal

Consejo Consultivo.- Esta compuesto por siete miembros, las decisiones se tomaran por mayoría simple de votos. Las funciones de estos serán las de producir dictámenes en casos de que sean sometidos a consulta por el Consejo Directivo o de Vigilancia, para que con ellos el órgano consultante pueda tener una justa apreciación de la opinión de los asociados respecto del tema que se presente a consulta.

Esta es la forma de como está integrada Ruta-2 en cuanto a cada uno de los puestos; con respecto a las actividades y responsabilidades que cada persona tiene para el buen funcionamiento de esta organización.

IV.3 SISTEMA PROPUESTO PARA RUTAS ACTUALES.

Después de haber analizado la situación en la que se encuentra Ruta-2 basándonos en la información que nos fue proporcionada, presentamos a continuación algunas de las partes de este sistema, que pensamos esta afectando su funcionamiento y damos algunas posibles soluciones que lograrán beneficiar no sólo a Ruta-2 sino también a los usuarios en cuanto al servicio que les brinda.

Uno de los aspectos más importantes es el curso de capacitación que comienza a impartirse en algunas rutas, cabe mencionar que para algunos choferes, éste es muy avanzado ya que hay personas que no han tenido ningún tipo de preparación, por lo que no saben leer ni escribir, sin embargo existen otras que ya tienen conocimiento de lo que se habla, debido a que han logrado realizar una carrera profesional.

En este curso se presentan temas importantes y benéficos en los que se imparte la forma de como tratar al usuario, es un punto importante para que con esto se logre que el usuario esté conforme con el trato que prestan los servidores públicos.

También surge algo que no puede faltar en ninguna organización y es el Proceso Administrativo el cual como se sabe esta formado por pasos los cuales son: Planeación, Organización, Dirección y Control; los cuales llevados adecuadamente otorgan mayores beneficios.

Ruta-2 es un sistema que por medio de las inversiones otorga muchos beneficios, pero también hay que mencionar que para lograr mantener este éxito los inversionistas junto con los demás integrantes deberán conocer y participar en este tipo de cursos para estar al tanto de lo que ocurre en la organización de la cual forman parte.

Otro de los puntos de este curso, presenta los más importantes aspectos que se deben tomar en cuenta para el buen funcionamiento de la Unidad, pero nosotros también consideramos que la siguiente información es importante:

1. Cuando llueve: Prender las luces, no importando la hora del día, ya que con ellas se identifican rápidamente los vehículos.
2. Uso de desempanador: Con esto no es necesario abrir los cristales de las puertas y ventanas.
3. Uso del cinturón de seguridad.
4. Revisión periódica de los líquidos del automóvil :
 - a) Gasolina
 - b) Líquido de frenos
 - c) Agua del radiador
 - d) Agua lava parabrisas
 - e) Aceite del motor
 - f) Aceite de transmisión
 - g) Aceite de Dirección hidráulica
 - h) Agua de batería
5. Respetar la preferencia del paso para evitar accidentes.
6. Respetar el sentido de circulación.
7. Manejar con precaución.

8. Usar las luces direccionales, sólo para cambiar de posición incluso en cambio de carril.

9. No arrojar basura de ningún tipo.

10. Mantener regularizados los documentos (licencia, tarjeta de circulación y tarjetón de identificación).

Por medio de lo anterior se logrará un mejor servicio en beneficio de la organización.

Otra solución favorable es lograr un Nuevo Reglamento de Transporte Público ya que el actual data de 1942 y desde ese tiempo no se han hecho modificaciones, que favorezcan a las necesidades que actualmente se presentan, algunos cambios para un beneficio común son los siguientes :

- El cambio de gasolina por gas.
- Inscribir a los concesionarios en el programa integral de combate a la contaminación, especialmente en la instalación de adaptadores anticon-taminantes.
- Establecer puntos de ASCENSO Y DESCENSO específicas o ampliar las distancias entre paradas para darle más rapidéz al servicio.
- Capacitar a los operadores, en el respeto a las normas de el Reglamento de Tránsito, así como en aspectos de cortesía al usuario.
- Que los inspectores tengan capacitación y se les de estímulos para que realicen un correcto desempeño de sus tareas.
- Llevar un sistema de registro y estímulo con el que se lleven las faltas, infracciones, denuncias y quejas cometidas por chóferes.
- Revisar las 102 Rutas del Distrito Federal y Area Metropolitana ya que muchos no responden a los requerimientos y al crecimiento de la ciudad.

-Reglamento de Trabajo en las rutas. Es muy importante tener una reglamentación de trabajo en las que las rutas se basen.

Para lograr controlar la contaminación se requiere cambiar gasolina por gas licuado ya que ayuda a evitar la contaminación, en la disminución del monóxido, bióxido de carbono y sulfuros. Para este cambio de deben tomar medidas de seguridad como; depositar el gas en un recipiente bien diseñado, el cual soporte las presiones que originen los cambios de temperatura, como también vigilar dosificadores de gas y regulador de presión.

Para este cambio de gasolina a gas licuado no se presentan grandes cambios ya que la combustión es más completa, y al mezclarse el gas con el aire da una combinación más homogénea.

Otra ventaja es que el gas tiene poder calorífico más alto y libera más energía que la gasolina, lo cual aumenta la potencia del motor.

Algunos de los beneficios del cambio de gasolina a gas son los siguientes:

- Un mayor ahorro ya que se obtiene más kilómetros con menos costo de combustible.
- Mayor potencia ya que se aprovecha el rendimiento total de combustible.
- Anticontaminante ya que el gas L.P. tiene un encendido completo y limpio con ausencia de plomo y otros aditivos no contaminando el ambiente.
- El servicio cuenta con técnicos calificados, y un equipo adecuado de diagnóstico, verificación y prueba único en México.
- Soporte Técnico cuenta con un Manual de Carburación, el cual ofrece una capacitación adecuada en el momento oportuno. "El costo de esta conversión", es aproximadamente de: \$ 2'500.000.00 por unidad.

Es un poco elevado el costo de este cambio pero a la larga no solo beneficiará a los dueños de las unidades ya que reduce el gasto del combustible en menos del 50% de lo que paga por gasolina, sino que también ayuda a disminuir la contaminación en beneficio de los habitantes.

-Otra medida que se ha tomado en cuanto a la contaminación es el acuerdo que restringe la circulación de vehículos automotores dedicados al transporte público de pasajeros en el D.F.

Esto se publicó en el Diario Oficial el 12 de enero de 1991 el cual consta de los siguientes puntos:

PRIMERO. Este acuerdo tiene como objeto establecer, las modalidades para restringir la circulación de vehículos automotores dedicados al transporte público en el D.F.

SEGUNDO. La circulación de vehículos a que se refiere el punto anterior, se limita a los días sábados de manera alternada de 7:00 a 21:00 horas y de conformidad con el último dígito de las placas de circulación.

Desde el sábado 19 de Enero de 1991, dejaron de circular los vehículos automotores cuyo último dígito fue par.

TERCERO. Para la difusión y cumplimiento adecuado de este acuerdo las direcciones generales de reorganización urbana y protección ecológica y de transporte urbano del D.D.F. otorga los instructivos correspondientes.

CUARTO. Las restricciones a que se refiere el acuerdo no se aplicarán en los siguientes casos :

a) A los vehículos que tengan placas de circulación expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b) A los vehículos destinados de transporte de turistas y los que prestan servicio de pasajeros cuya base se encuentre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

c) A los vehículos que circulen fuera de servicio por descompostura y sin pasaje, con autorización previa de la Dirección General de Autotransporte Urbano del D.D.F.

d) A los vehículos que opten por participar en las modalidades del programa " hoy no circula ".

QUINTO. Los conductores de los vehículos que circulen en el D.F. y no cumplan con lo establecido en el acuerdo serán acreedores a una multa por equivalente de 30 días de salario mínimo general vigente y serán retirados de circulación y remitidos al depósito en que deberán permanecer durante 24 horas.

SEXTO. La Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológicas, en coordinación con la Secretaría de Protección y Vialidad vigilarán el cumplimiento de este acuerdo.

SEPTIMO. Los efectos que produzca el presente reordenamiento serán evaluados periódicamente por el D.D.F.

TRANSITORIOS.

PRIMERO. El presente acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el diario oficial de la federación.

SEGUNDO. Los vehículos automotores a que refiere el presente acuerdo y cuyas placas terminen en número par, dejarán de circular el día 19 de Enero de 1991, continuando ésta limitación para el siguiente sábado a los que tengan placas de circulación con terminación impar, y así sucesivamente alternadamente.

TERCERO. Se publicó en la gaceta oficial del D.D.F. y por lo menos en dos diarios de mayor circulación, se dió a conocer el 15 de Enero de 1991 por el Jefe del D.D.F.

Este acuerdo es benéfico porque se logra eliminar en un buen porcentaje la contaminación que nos afecta en la ciudad de México.

Por otro lado en cuanto a los propietarios es muy malo ya que tienen que dejar de ganar durante dos días al mes, y sin embargo algunos de estos adquieren sus unidades a base de créditos muy altos tomando también en cuenta que de algunas personas es su único patrimonio y tienen que ganar para pagar una letra, para el mantenimiento de la unidad y el sostemimiento de su familia. También se dice que será bueno que este día se aproveche para el mantenimiento de la unidad pero es imposible calcular que para estos días de descanso se pueda relizar algún servicio si la unidad no lo necesita sino que tendrá que ser hasta el día en que la unidad lo requiera. Por lo regular siempre es cuando no les toca descanso entonces a estos dos días hay que acumularle otros dos días para hacer el mantenimiento siendo necesario para lograr un bienestar común.

El permiso especial para uso de gas licuado debe ser solicitado para cada unidad y en forma particular, para tener un control y evitar poner en circulación una bomba de tiempo.

El uso de gas licuado es una alternativa positiva para afrontar el problema de la contaminación sin embargo la dificultad de su suministro en un corto plazo imposibilita su adecuada utilización al ser limitadas sus fuentes de distribución.

Con el fin de eliminar unidades viejas que contaminan más a nuestra ciudad se han creado microbuses ecológicos, con el fin de reducir la vida útil de las unidades a seis años, con la ventaja que se introducirá nueva tecnología y con esto no solo se está modernizando el servicio sino también reduciendo radicalmente la contaminación.

Con estos modelos anticontaminantes se han logrado reducciones de hasta 25 veces en los niveles de contaminación y con esto el transporte concesionado del D.D.F. apoya la lucha contra la contaminación.

Es por eso que requiere que se den créditos accesibles para las personas que no han podido cambiar sus unidades de modelos atrasados por un nuevo, con anticontaminantes que deben ser con convertidor catalítico y que con un poco de trabajo cambiará a gas licuado ya que la gasolina que utiliza el convertidor es la Magna Sin, siendo la más cara.

Las unidades nuevas van a contar con: motores de alta compresión, computadora electrónica, sistema de inyección electrónica de combustible, encendido electrónico, bomba de aire, convertidor catalítico de tres vías, sensor de oxígeno y sistema de recirculación de gases de escape.

Las empresas que han tratado de participar en el financiamiento son: Arrendadora Havre, Grupo Casa S.A. de C.V., Alfa S.A. de C.V. Capre, Drisa, Carrocería Internacional S.A.. Cymasa y Carrocerías Titán.

Podríamos decir que con estas empresas y por medio del D.D.F. como Aval, las distintas rutas del D.F., cada una debería de luchar por créditos bancarios que presentan más facilidades de pago, y así las personas que tienen combis puedan cambiar por un Microbus.

Otro de los puntos importantes es que estos microbuses sean más grandes ya que debido a la demanda que presentan en un futuro ya no serán combis ni microbuses sino camiones.

En base a nuestra investigación la Miscelanea Fiscal quedo como sigue:

Después de que se establecieron las nuevas reglas para el pago de los impuestos federales, damos a conocer toda esta información en una serie de puntos sencillos de entender.

PRIMERO.- Se debe comprar un cuaderno de entradas y salidas no es forzoso que sea de contabilidad sino uno empastado al cual no se le puedan desprender las hojas y que sean numeradas. Tampoco se debe llevar a sellar ni autorizar este cuaderno, por su sencillez es fácil de llevar por cada dueño.

SEGUNDO.- Se anota en la primera página del cuaderno :

- 1) Valor del automóvil
- 2) Marca
- 3) Modelo

Para saber el valor que se le dá a cada automóvil, en cuanto a las unidades usadas se utilizan dos métodos.

1. Se toma el precio que aparece en la factura del vehículo y se actualiza realizando lo siguiente:

$\text{Precio del vehículo} \times \text{Factor de Actualización} = \text{Precio Actualizado}$. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publica las tablas que contienen estos factores.

2. La otra forma para determinar el valor: Tomar como referencia el precio promedio en el mercado de autos, este es el que se maneja más fácilmente.

TERCERO. Se deben llevar los registros de las entradas y salidas por día para esto se necesita hacer lo siguiente :

En la hoja de ENTRADAS, se deben anotar diariamente las cantidades de dinero que se paga por la prestación del servicio. Esta cantidad debe ser lo que el operador realice durante el día.

En la hoja de SALIDAS, se deben anotar todos los gastos que se realicen y que sean indispensables para el desarrollo de la actividad. Ejemplos :

- 1) Gasolina.
- 2) Lubricantes (Aceite, aditivos, etc.)
- 3) Lavado de la unidad.
- 4) Refacciones y mano de obra de reparación.
- 5) Anotar el enganche y los documentos que se paguen, si se compra la unidad a crédito.
- 6) El costo de la misma, si se compró la unidad de contado.
- 7) Los pagos de derechos de control vehicular (engomados de placas), revista, tenencia, trámites de sustitución, sesión de derechos, verificación de taxímetro, verificación de emisión de contaminantes, etc.
- 8) El seguro de la unidad del viajero, etc.
- 9) Las cuotas que se pagan a las agrupaciones de ruta, sitios, etc.

Estos registros que mencionamos son para el caso de los permisionarios que manejan su propia unidad y no tienen quien se las trabaje.

En el caso de los permisionarios que trabajan su unidad y tienen a su mando un operador el primero, debe anotar como entradas las cuentas que reciba del chofer. En el caso del permisionario que no maneja la unidad y tiene uno o dos choferes, su única entrada serán las cuentas que los operadores entreguen o en su caso la fianza que se solicite a estos.

Algunas otras entradas serán los pagos por portar publicidad en las unidades o ganancias por realizar excursiones (en el caso de los microbuses).

Para comprobar las salidas únicamente se deben recabar notas o facturas cuando se compran refacciones nuevas o cuando el gasto a comprobar sea mayor de un millón de pesos. Los demás gastos se comprueban con las anotaciones en el cuaderno de entradas y salidas.

CUARTO. Después de tres meses de llevar el registro se determinará la ganancia o utilidad, se van a restar las salidas de las entradas una vez que esta ganancia no exceda de la cantidad de \$ 4,284,000.00 no se tendrá la obligación de pagar ningún impuesto sólo se debe dar de alta.

Si se rebasa esta cantidad entonces se resta el límite mencionado a la ganancia si se paga el impuesto por la diferencia. Para determinar este impuesto no se necesita de un contador ya que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público posee una tabla en la cual viene calculado el impuesto.

Ha sido una costumbre por años que el chofer de un taxi o colectivo no se ocupe de estas cuestiones. En este caso el propietario de la unidad puede optar por la solución que más convenga a los dos, pero la que está más apegada a la ley es la siguiente; antes que nada el chofer debe darse de alta y llevar su propio libro. Las entradas serían el dinero que el chofer hiciera durante el día. En el caso de las salidas tendría que anotar la cuenta que le da al permisionario y los gastos del vehículo que corran por su cuenta. Ejemplos: la gasolina, el aceite, talachas, lavada de vehículo, otro tipo de gastos que se hacen de vez en cuando son: los derechos por expedición de licencia, por tarjetón vehicular o también la fianza que entregue al permisionario para poder manejar el vehículo.

Por lo que se puede apreciar el sistema para llevar la contabilidad de los taxistas es muy sencillo y por esto no es necesario tener amplios conocimientos o tenerse que valer de un contador para estar al corriente en sus pagos federales. Es importante que las asociaciones de transporte colectivo otorguen volantes con la información de como llevar la contabilidad a sus integrantes; con el fin de que tengan conocimiento de que es lo que se debe hacer, también sería favorable que se otorgara un pequeño curso en donde se diera lo básico, para que estas mismas personas sean capaces de llevar esta correctamente.

Con respecto a la clasificación de puestos y las actividades de cada uno para lograr un mayor funcionamiento es necesario determinar claramente las funciones que a cada persona le corresponde y también agregar a otras que no se les menciona siendo importantes para la organización; como es el caso de la Secretaría que es un elemento valioso y gran apoyo principalmente para el Presidente, la cual debería ocupar un lugar en el organigrama.

Una forma adecuada para determinar las funciones y características de cada puesto, es basándonos en el organigrama para tomar puesto por puesto determinando claramente lo siguiente:

Primero su función genérica.- Es aquella que engloba las actividades que desempeña la persona del puesto que se está analizando.

Segundo sus funciones específicas.- Estas se dividen en diarias; es lo que siempre tiene que realizar; y las funciones periódicas son las que solo se dan de vez en cuando y que le corresponden realizar.

Por medio de lo anterior se logrará aún más un mejor funcionamiento y una amplia información para las personas que en determinado momento llegaran a solicitarla.

CONCLUSIONES

Podemos asegurar que la información reunida a través de la investigación para el desarrollo de este trabajo, es de gran importancia así como de utilidad, ya que su uso no solamente puede ser aplicado como requisito académico, pues se puede aprovechar como guía para realizar tareas encaminadas a establecer o mejorar sistemas de transporte en otras rutas, dándole el enfoque adecuado para los fines que se requiera.

A pesar que la realización de este trabajo representaba un gran reto debido a las características de la organización ya que no contábamos con demasiados antecedentes y no era fácil que esta nos fuera proporcionada, tenemos plena confianza de haber cumplido nuestro objetivo; y también la seguridad de que si se aplican las alternativas propuestas se logrará obtener resultados satisfactorios. Este trabajo es una aportación tanto en el campo académico como en el ámbito laboral.

En el aspecto académico se deja la opción abierta para quienes tengan interés en realizar un trabajo de investigación, ampliando los estudios sobre este tema, siendo un punto de partida para el desarrollo de otro trabajo que les permita cumplir con una etapa de sus trayectoria profesional.

En lo laboral sirve como base para estar concientes de la problemática que existe y darle algunas soluciones de las que se presentan, en este trabajo para cualquier otra Ruta que las solicite.

Es posible pensar que este tipo de proyectos son importantes en el progreso de las Rutas, ya que ofrece notables beneficios tanto a los trabajadores como

a las mismas Rutas, de esta manera se deducen las principales conclusiones acerca de los resultados del presente estudio.

-- Las Rutas del transporte colectivo son un sistema que para su buen funcionamiento deben estar informadas, de los Estatutos que rigen a estas, para que sepan sus derechos y obligaciones dentro de las Asociaciones.

-- Decimos que estas organizaciones de transporte según la clasificación de sistemas son consideradas de acuerdo a su grado de elaboración como: terciarios, es decir están realizados totalmente por el hombre y este a su vez otorga un servicio.

-- La Capacitación que damos a conocer es importante que la conozcan y participen en ella los operadores del transporte colectivo, para saber más sobre lo que los rodea conocimiento de sí mismo y de los demás con el fin de que en determinado momento puedan resolver problemas que se les presenten y también otorguen un buen servicio.

-- Ruta-2 tiene amplios beneficios que ha logrado a través del tiempo y que se establecieron en un principio en los Estatutos, se le considera la segunda Ruta más grande del Distrito federal, ya que tiene 19 derivaciones y ha hecho cosas muy importantes, gracias a las aportaciones de los permisionarios.

-- Mediante la elaboración de un buen perfil de puestos, es posible obtener una buena selección y distribución de actividades deseadas para lograr con esto un mejor servicio dentro de las oficinas de las diferentes organizaciones.

-- Con el programa de capacitación se tiene la oportunidad de indicar al personal; lo que significa en realidad la organización a la que prestan sus servicios, los beneficios que le otorgan a los usuarios, elevando el nivel de eficiencia en su trabajo, ya que logran conocer a grandes rasgos las partes que integran su cuerpo para que en alguna emergencia que se les llegara a presentar comprendan de que se trata y auxiliar a las personas.

También logra conocer sus derechos, restricciones y multas a que puede estar sujeto, en caso que llegue a cometer alguna falta y este consciente de ello; tanto en el Reglamento de Tránsito como en el Reglamento de Servicios Públicos.

-- Es de suma importancia el Acta Constitutiva se elabora con el fin de que la organización funcione legalmente como sucede con Ruta-2, que desde su formación ofreció sus servicios de acuerdo a lo que exige la ley, en la actualidad existen Rutas que se formaron arbitrariamente y es por esto que no tiene el apoyo que se les debe brindar.

ANEXO 1

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO

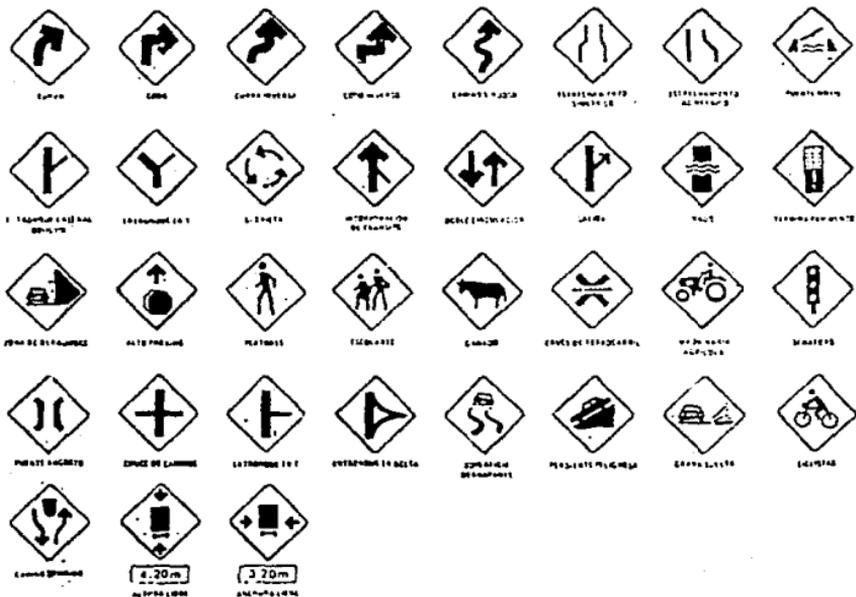
TARIFA OFICIAL

De acuerdo a la distancia que viaje el usuario :

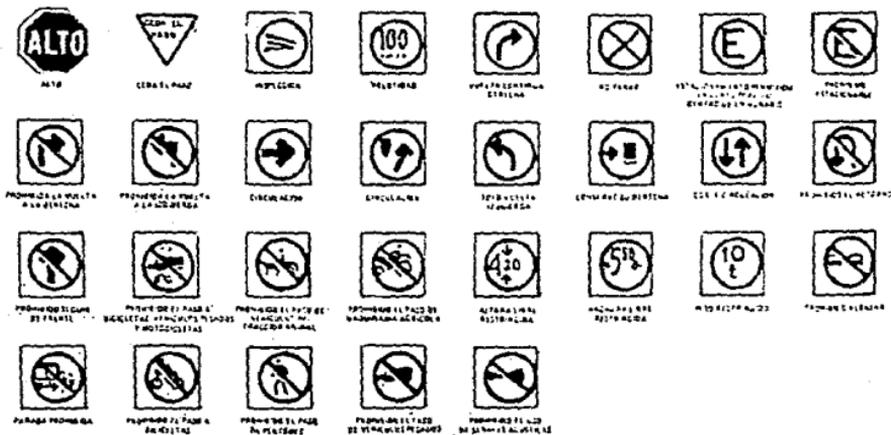
Hasta 5 Kilometros	\$ 500.00
Más de 5 Kms. y hasta 12 Kms.	\$ 700.00
Más de 12 Kms. y hasta 17 Kms.	\$ 800.00
Más de 17 Kms.	\$ 1 000.00

ANEXO 2

PREVENTIVAS



RESTRICTIVAS



ANEXO 4

INFORMATIVAS



ANEXO 5

UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES, A. C.

MELESIO MORALES 23
COL. PERALVILLO
06220 MEXICO, D. F.



TELS.: | 782-06-46
782-16-47

UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES
RUTA No. 2, A. C.

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 1990

A C T I V O

CIRCULANTE

CAJA	\$	1'421,804	
CAJA CHICA		500,000	
DOCUMENTOS POR COBRAR		67'922,834(1)	
ADEUDOS DE ASOCIADOS		227'503,500(2)	
DEUDORES DIVERSOS		149'182,354(3)	446'530,492

F I J O

EQUIPO DE TRANSPORTE		81'400,000	
EQUIPO DE CRUAS		27'434,064	
EQUIPO DE COMUNICACION		3'222,752	
MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA		135'558,135	
EQUIPO Y HERRAMIENTAS		59'823,195	
EDIFICIOS Y TERRENO		652'637,182(4)	
ANTICIPO A CUENTA DE TERRENOS		230'000,000(5)	
CDRAS EN PROCESO		151'060,102(6)	1,551'135,430

DIFERIDO

GASTOS DE INSTALACION		27'902,501(7)	
DEPOSITOS EN GARANTIA		890,000	
ANTICIPOS OTORGADOS		16'192,144(8)	44'084,645

SUMA EL ACTIVO \$ 2'042'650,567

P A T R I M O N I O

PATRIMONIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1987	\$	96'368,363	
RESULTADOS DE 1988		430'250,492	
RESULTADOS DE 1989		815'143,937	
S U M A			1,349'810,792
CAPITAL REFACCIONARIA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1989		100'992,675	
RESULTADOS REFACCIONARIA AL 30 DE JUNIO DE 1990		31'499,349	
S U M A			132'482,024
TOTAL PATRIMONIO			2'042'650,567

EL PRESENTE ESTADO FINANCIERO SE ELABORO CONFORME A LOS PROCEDIMIENTOS

UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES, A. C.

MELESIO MORALES 23
COL. PERALVILLO
06220 MEXICO, D. F.



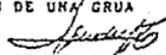
TELS.: | 782-06-46
| 782-16-47

N O T A S :

- 1.- DOCUMENTOS POR COBRAR.- SE INTEGRA POR PRESTAMOS A SOCIOS .
- 2.- ADEUDOS DE ASOCIADOS.- CORRESPONDE A CUOTAS -- ORDINARIAS NO PAGADAS POR LOS SOCIOS .
- 3.- DEUDORES DIVERSOS.-EN ESTA CANTIDAD ESTA CONSIDERADO EL CAPITAL CONTABLE DE LA REFACCIONARIA POR LA CANTIDAD DE \$ 132'482,024.00
- 4.- EDIFICIOS Y TERRENOS.-SON LOS UBICADOS EN MELESIO MORALES., CALZADA DE LOS MISTERIOS Y PEDRO LUIS OGAZON .
- 5.- ANTICIPO A CUENTA DE TERRENOS.-ES EL QUE ESTA SITUADO EN SCHUMANN NO. 100
- 6.- OBRAS EN PROCESO.-ES LA CONSTRUCCION QUE SE -- LOCALIZA EN LAS CALLES DE SCHUMANN No. 100
- 7.- GASTOS DE INSTALACION.-CORRESPONDE A LAS NUEVAS OFICINAS EN LAS CALLES DE PEDRO L. OGAZON
- 8.- ANTICIPOS OTORGADOS.-SON ENTREGAS A PROVEEDORES DEL MOBILIARIO Y EQUIPO DE LAS NUEVAS OFICINAS EN PEDRO L. OGAZON, ASI COMO PARA LA

CONSTRUCCION DE UNA GRUA


FCO. HERIBERTO FLORES NAVA
PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO


ALFREDO MENDOZA C.
SECRETARIO GENERAL
DEL CONSEJO DIRECTIVO .


HERIBERTO M. CÁMERA L.
FISCALIZACION Y VIGILANCIA

UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES, A. C.

MELESIO MORALES 23
COL. PERALVILLO
06220 MEXICO. D. F.



TELS.: { 782-06-46
782-16-47

UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES RUTA 2, A. C.

ESTADO DE RESULTADOS POR EL PERIODO COMPRENDIDO DEL 1o. DE ENERO
AL 30 DE JUNIO DE 1990

I N G R E S O S

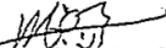
CUOTAS ORDINARIAS	391'498,500	
CUOTAS EXTRAORDINARIAS	<u>419'102,748</u>	810'601,248

E G R E S O S

GASTOS DE ADMINISTRACION	86'438,502	
GASTOS DE GESTORIA	4'339,381	
GASTOS DE CRUAS	14'456,584	
GASTOS DE EXPLOTACION DE PROTEGIDOS	35'007,637	
GASTOS DE TALLER	99'350,256	
GASTOS DE EVENTOS DE PERMISIO— NARIOS	8'991,137	
DOCUMENTOS INCOBRABLES	<u>1'660,000</u>	250'243,497
INCREMENTO DE PATRIMONIO DURANTE EL PERIODO		560'357,751
RESULTADOS DE LA REFACCIONARIA — AL 30 DE JUNIO DE 1990		<u>31'489,349</u>
		<u>591'847,100</u>

EL PRESENTE ESTADO DE RESULTADOS SE FORMULO CONFORME A PRINCIPIOS DE CONTABILIDAD GENERALMENTE ACEPTADOS .


FCO. HERIBERTO FLORES N.
PRESIDENTE DEL CONSEJO
DIRECTIVO .

 
ALFREDO MENDOZA C. HERIBERTO M. CABRERA L.
SECRETARIO GENERAL FISCALIZACION Y VIGI-
DEL CONSEJO DIREC- LANCIA
TIVO

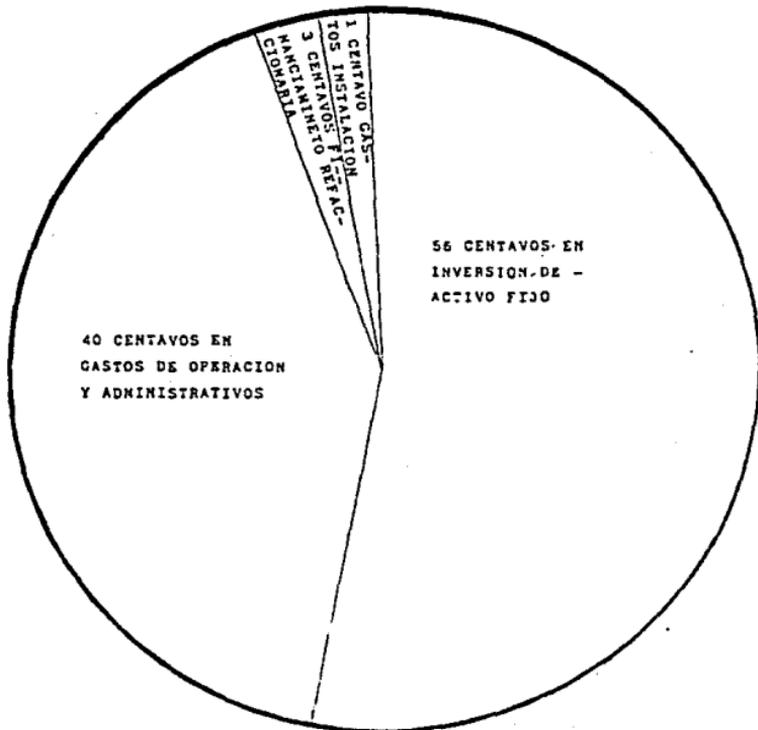
UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES, A. C.

MELESIO MORALES 23
COL. PERALVILLO
C6220 MEXICO, D. F.



TELS.: | 782-06-46
| 782-16-47

GRAFICA QUE MUESTRA LA FORMA EN QUE SE UTILIZO CADA
PESO QUE INGRESO A LA ASOCIACION DEL 1o. DE JULIO
DE 1989 AL 30 DE JUNIO DE 1990



BIBLIOGRAFIA

1. ARIAS Galicia Fernando, Administración de Recursos Humanos. Editorial Trillas. México. 1977.
2. Diccionario Enciclopédico Quillet. Editorial Cumbres. 1981.
3. Estatutos de la Ruta 2. 14 Julio 1980.
4. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal. 1991.
5. HENRY C. Lucas Jr., Conceptos de los sistemas de información para la Administración. Editorial Mc. Graw Hill. 1984.
6. JOHNSON R.A., RAST.F.E. Y ROSENZWERG, Teoría Integración y Administración de Sistemas. Editorial Limusa. México, 1983.
7. KOONTZ/O'DONNELL, Administración. Editorial Mc.Graw Hill. 1985.
8. Manual de Administración en el Transporte. Editado por S.G.P.U. y D.G.A.U.1990.
9. Manual de Educación y Seguridad Vial. Editado por S.G.P.U. y D.G.A.U.1990.
10. MURDIK Ross, Sistemas de información. Editorial Diana. 1985.
11. PLAZA Victor, Sistemas y procedimientos.
12. Reglamento de Servicios Públicos. 1989.

13. Reglamento de Tránsito D.D.F. 9 Agosto 1989.
14. Revista. preventiva, La voz del taxista No. 9. Agosto 1990. Director Patricio Cervantes.
15. Revista. preventiva, La voz del taxista No.10. Septiembre 1990. Director Patricio Cervantes.
16. Revista. preventiva, La voz del taxista No.11. Octubre 1990. Director Patricio Cervantes.
17. Revista. preventiva, La voz del taxista No.14. Enero 1991. Director Patricio Cervantes.
18. Revista. preventiva, La voz del taxista No.15. Febrero 1991. Director Patricio Cervantes.
19. Revista. preventiva, La voz del taxista No.16. Marzo 1991. Director Patricio Cervantes.
20. REYES Ponce Agustín, Administración de empresas. Editorial Limusa. 1984.
21. RUIZ Cortínez Adolfo, Expedientes de, Por Cielo mar y tierra. Catálogo. A.G.N.
22. TESIS: Diseño de Rutas de Transporte. IPN. México, 1983.
23. TESIS: Apuntes para la Planificación del Transporte Urbano de Pasajeros. IPN-UPICSA. 1990.

24. TESIS: Modelo de supervisión y control de personal para el Departamento de Operación del Sistema Modular Ruta-100. IPN-UPIICSA. 1989.

25. TESIS: Proyecto para la optimización del Sistema de Abastecimientos del módulo 32 de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta-100. IPN-UPIICSA. 1989.